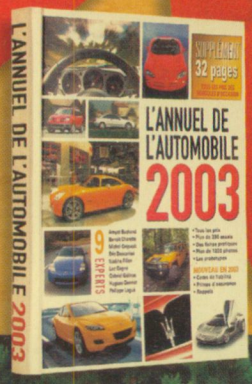
auto PASSION

HIVER 2003

Suggestions cadeaux



Grandes allemandes au banc d'essai

Audi S8

Mercedes-Benz S430

BMW 745 Li

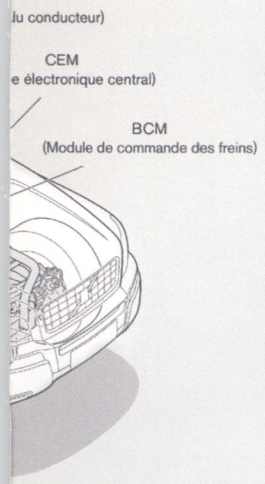
CONFRONTATION

LUXE, TECHNOLOGIE, TENUE DE ROUTE !

Nous avons conduit pour vous...

SATURN ION • SAAB-9-3 • SUBARU BAJA • MERCEDES-BENZ CLASSES S ET CL • NISSAN MURANO • VOLKSWAGEN TOUAREG • BMW R1200CL

Électronique



« un véhicule utilitaire...qui promet d'être la référence de sa catégorie en matière de sécurité... »

Eric Lefrancois, La Presse

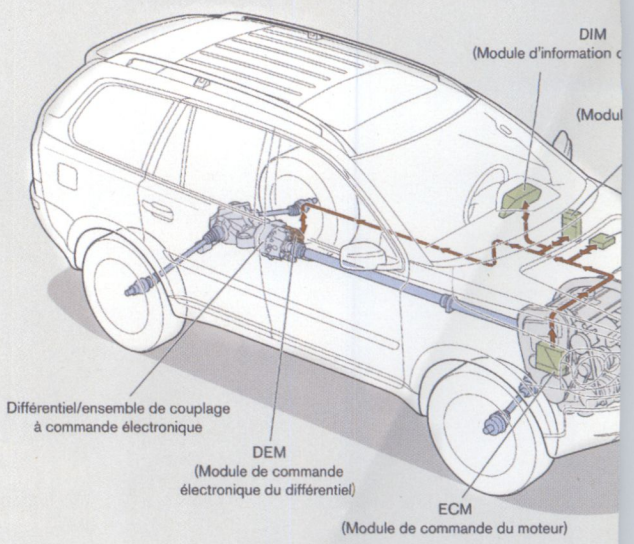
« La tenue de route est remarquable et le freinage est très convaincant. »

Éric Descarries, L'Annuel de l'automobile 2003

LA NOUVELLE VOLVO XC90 2003

Volvo présente le VUS de nouvelle génération, adapté à votre mode de vie. Ce véhicule combine une conception exceptionnelle, des systèmes de sécurité hors pair et une polyvalence inégalée. De plus, aucun VUS n'est plus agréable à conduire. Il était naturel que Volvo lance un VUS de luxe qui deviendra le prolongement de la marque sur ce marché. Il s'agit d'un véhicule à vocation familiale à la fois attrayant et d'une maniabilité remarquable, qui vous garantit une polyvalence optimale. La Volvo XC90 instaure une nouvelle conception du luxe dans la grande famille des VUS.

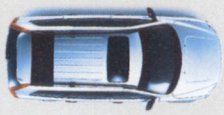
Système À Quatre Roues Motrices À Commande



MOTEUR

Volvo XC90 T6 (268 ch)
Moteur double turbo six cylindres de 268 chevaux
(200 kW) @ 5 200 trs/min., couple de 280 lb-pi @ 1 800 – 5 000 trs/min.
Offert avec une boîte de vitesses Geartronic à quatre rapports.

Volvo XC90 2.5T (208 ch)
Moteur turbo cinq cylindres à basse pression de 208 chevaux
(154 kW) @ 5 000 trs/min., couple de 236 lb-pi @ 1 500 – 4 500 trs/min.
Offert avec une boîte de vitesses Geartronic à cinq rapports.

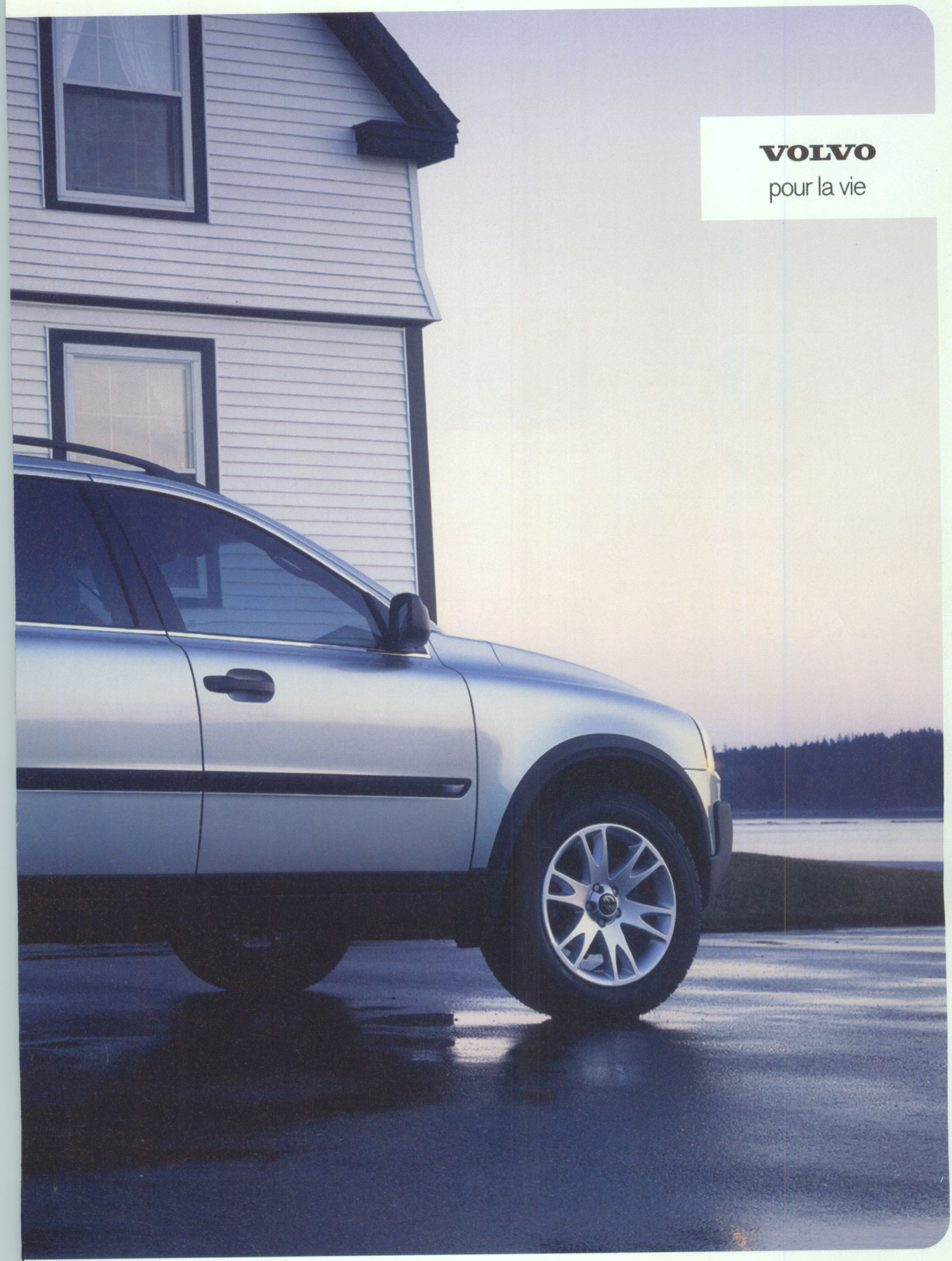


PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Quatre roues motrices à commande électronique
- ⋆ **Régulateur de stabilité anti-retournement (RSC)**
- Système de freinage antiblocage (ABS)
- Régulateur dynamique de stabilité et de traction (DSTC)
- Système de retenue supplémentaire aux places avant (sacs gonflables à deux seuils de déclenchement)
- Sacs gonflables latéraux aux places avant
- ⋆ **Rideaux gonflables standard pleine longueur (IC)**
- Système de protection contre l'impact latéral (SIPS)
- Système de protection anti-contrecoup (WHIPS)
- Toit ouvrant électrique
- Ceintures de sécurité : bobine d'inertie à 3 points de fixation, pré-tenseurs automatiques à toutes les places
- Siège du conducteur et du passager à réglage électrique
- Système audio à son numérique ambiophonique **Dolby Pro-Logic II**® de 305 watts
- Moteurs turbo à très faible taux d'émissions (ULEV et ULEV-II)
- Hayon arrière en deux parties, léger et pratique (facile à ouvrir/fermer)
- Appuie-tête aux trois rangées de sièges
- Structure de toit renforcée d'acier au bore
- ⋆ **Pré-tenseurs de ceinture aux 7 sièges**
- Plaque de protection du carter avant
- Système de divertissement aux places arrière : moniteur de 7 po et lecteur de DVD ancrés dans le toit (installés par le concessionnaire)
- Éclairage de sécurité et éclairage d'approche
- Système de sécurité avec sirène et batterie d'appoint
- Télécommande de déverrouillage en deux temps, verrouillage centralisé des portes
- Rétroviseurs chauffants télécommandés
- Banquette arrière à répartition 40/20/40
- Fixations conformes à la norme ISO-FIX
- ⋆ **Coussin rehausseur central intégré**
- Roues en alliage de 16, 17 ou 18 po
- Feux antibrouillard
- Rails de toit
- Verrouillage des portes arrière avec protection-enfant
- Haut-parleurs aux sièges arrière avec commande distincte de la radio
- Bouches d'air dans les montants B (dans les montants C sur le modèle à sept places)
- Essuie-glace/lave-glace arrière
- Vitres teintées
- Grande surface vitrée pour une meilleure visibilité
- Construction monobloc sur un châssis de qualité supérieure
- Traverse de cadre de châssis plus basse pour une sécurité accrue en cas de choc frontal avec d'autres véhicules

(⋆ Premières mondiales dans le domaine de l'automobile.)

VOLVO XC90 2003


VOLVO
pour la vie

CONCEPTION

Voici enfin un VUS différent des autres, un VUS à la façon Volvo. Volvo réinvente le VUS en privilégiant son caractère humain. C'est dans cet esprit que nous avons conçu les moindres détails de la XC90. Elle vous offre le mariage parfait entre le style et les équipements. Allure et fonctionnalité, performance et sécurité. Faut-il en conclure que le VUS de Volvo est une contradiction ? La combinaison de concepts généralement incompatibles, ou tout simplement l'association de deux atouts exceptionnels ? Poser la question, c'est y répondre.

Suspension

Le VUS de Volvo doit avant tout pouvoir se conduire comme une automobile. C'est pourquoi nous l'avons monté sur un châssis Volvo de qualité supérieure. Vous pouvez conduire la XC90 en toute tranquillité, et bénéficier du même confort et des mêmes performances exceptionnelles que ce que vous offrent les berlines haut de gamme.

Intérieur

L'intérieur de la Volvo XC90 est à la fois spacieux et aéré, mais l'extérieur du véhicule n'a pourtant rien de massif. Le moteur transversal permet de gagner de l'espace dans l'habitacle, où nous avons pu ajouter des sièges et mettre l'accent sur le confort.

POLYVALENCE

Chez Volvo, nous savons que la polyvalence n'est pas un concept abstrait, mais une nécessité. Notre rythme de vie fait que nous nous déplaçons souvent en groupe. C'est pourquoi la Volvo XC90 répond à ce besoin qu'a l'être humain de s'adapter. Que ce soit pour partir une fin de semaine ou vous stationner en ville, vous apprécierez les caractéristiques de ce VUS, qui fera de vous une personne choyée.

Comme au cinéma

Avec sept sièges, vous allez nécessairement souhaiter partager votre Volvo XC90. Vous pourrez y asseoir toute votre petite famille ou vos amis, et il vous restera encore de la place pour les animaux et les bagages. De plus, chaque rangée est légèrement surélevée par rapport à la précédente; vous pourrez donc admirer le paysage où que vous soyez assis.

Sièges rabattables à plat

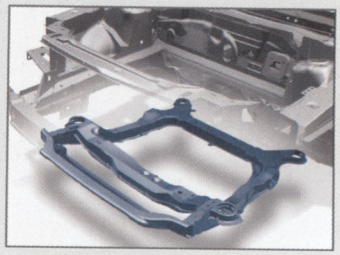
Dans votre Volvo XC90, vous allez découvrir des détails pratiques comme le fait que la deuxième et la troisième rangée de sièges se replient complètement à plat. Appréciable lorsque vous partez pour la fin de semaine. Volvo vous permet d'emporter tous les bagages que vous voulez, que vous en ayez besoin ou pas.

Hayon arrière en deux parties

Nous vous offrons une nouvelle définition de la facilité d'accès, grâce au hayon qui s'ouvre en deux parties (70/30). Le haut est léger et pratique, et se lève facilement de manière à vous permettre de placer ou de sortir vos sacs d'épicerie sans problème. Vous pouvez aussi ouvrir la partie basse et vous asseoir dessus. Lorsque les deux parties seront ouvertes, vous pourrez charger facilement n'importe quelle marchandise dans le véhicule.

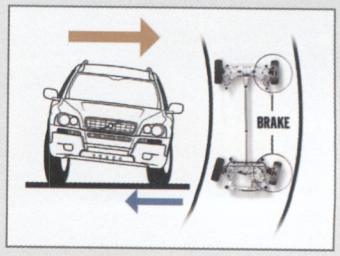
SÉCURITÉ

Le monde n'est pas en manque de VUS. Mais on a quand même hâte de découvrir le VUS de Volvo, car on s'attend tout simplement à ce que ce véhicule offre les mêmes caractéristiques de sécurité que nos berlines. À commencer par le tout premier régulateur de stabilité anti-retournement au monde pour un VUS. C'est ce type de technologie intelligente, à visage humain, qui fait de la Volvo XC90 un véhicule unique.



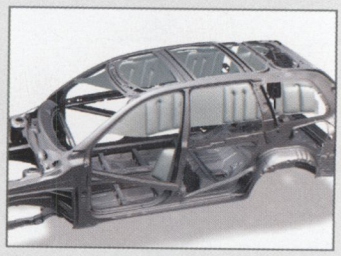
Arceau de sécurité

Le châssis de la Volvo XC90 est équipé d'un nouvel arceau de sécurité tout à fait exceptionnel. En cas d'accident, le pare-chocs des véhicules plus bas et plus fragiles vient frapper cette pièce, ce qui limite les dommages causés à ces mêmes véhicules.



Régulateur de stabilité anti-retournement

Pour éviter les probabilités (assez rares) de capotage, Volvo a conçu le tout premier régulateur de stabilité anti-retournement (RSC) au monde destiné à un VUS. À l'aide d'un capteur gyroscopique intégré au régulateur dynamique de stabilité et de traction de la XC90, le système RSC réduit les risques de capotage pouvant résulter de manœuvres extrêmes.



Rideaux gonflables latéraux

Volvo a conçu les premiers rideaux gonflables latéraux au monde qui protègent les trois rangées de sièges. S'y ajoutent une structure de toit renforcée d'acier au bore et des ceintures de sécurité équipées de pré-tenseurs à toutes les places.

rieux retour des choses, c'est
a le dessus en fait de stylisme
que munichoise. »

Jacques Duval, www.infrastructures.com

« Volvo...lancera son tout premier véhicule sport utilitiaire ou plutôt sport...sécuritatire. »

Louis Butcher, Journal de Montreal

« Par un cu
Volvo qui
sur la mar

« J'ai moi-même testé l'efficacité de ce système [anti-capotage]... et j'ai éte très impressioné. »

Gabriel Gelinas, Salut Bonjour Autos

Téléphone et top chrono!

Avez-vous la fièvre du cellulaire? Pour l'amour, gardez les deux mains sur le volant! Je sais, le cellulaire, c'est pratique! Mais procurez-vous un système mains libres et programmez vos numéros de téléphone. Tant que vous n'aurez pas un mains libres, vous devriez immobiliser votre véhicule dans un endroit sûr avant d'entamer une conversation. L'auto n'est pas un bureau ni un salon. N'attendez pas qu'on interdise l'usage du cellulaire ou qu'on vous poursuive pour négligence parce que vous avez causé un accident. Sans compter que vous pourriez bien vous retrouver dans le décor. C'est si vite arrivé... Et avec l'hiver à nos portes, cette manie de communiquer coûte que coûte exige encore plus de vigilance et de concentration.

Au sujet des données de performances des véhicules que nous testons, j'aimerais faire une mise au point: nous effectuons toutes nos mesures sans débrancher les systèmes d'aide électroniques à la conduite (antipatinage, système de stabilité, etc.) et nous ne cherchons jamais à griller l'embrayage ni à calciner les pneus des véhicules essayés. Certes, nous poussons les véhicules pour connaître leurs limites raisonnables et vous en faire part, mais sans en abuser. Nous ne sommes pas à l'abri des contraventions non plus... Nul doute qu'au test d'accélération, chrono en main, vous pourrez faire mieux si vous poussez votre véhicule à fond; vous battrez également nos cotes de consommation si vous conduisez doucement. Donc, à l'intention de nos amis lecteurs et propriétaires de Honda S2000: vous avez raison, le 0 à 100 km/h se négocie sous les sept secondes. Bonne route!

Amyot Bachand, Rédacteur en chef

SOMMAIRE

PASSION

Saturn ION 10
Saab 9-3 12
Subaru Baja 14
Mercedes-Benz S et CL 16
Nissan Murano 24
Volkswagen Touareg 26

ACTUALITÉS

Les routes du Québec 28

MATCH COMPARATIF

Le haut de gamme allemand 18

DEUX ROUES

Harley-Davidson a 100 ans 30
BMW R1200CL 32

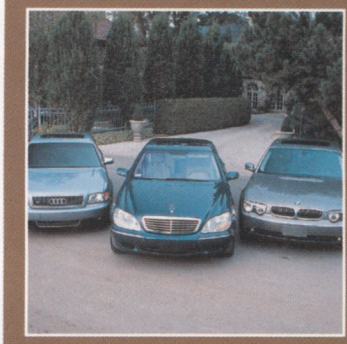
BOULES DE NOËL

Noël arrive bientôt... très bientôt! 34

Saviez vous que ...

AP Vous pouvez acheter une Mercedes dès l'âge de trois ans. En effet, la marque commercialise, par l'intermédiaire de son catalogue d'accessoires, une gamme de voitures à pédales inspirées de plusieurs modèles actuels et anciens. Histoire de fidéliser la clientèle au plus tôt!

AP Nils Bohlin, l'inventeur de la ceinture de sécurité à trois points telle que nous la connaissons aujourd'hui, est décédé en Suède à l'âge de 82 ans. Il était entré chez Volvo en 1958 et, l'année suivante, les Volvo de 1959 ont été les premières voitures équipées de cet accessoire. **AP** BMW vient de présenter un casque bien spécial. Destiné aux pilotes de formule 1, il intègre un miniafficheur tête haute qui projette divers types de renseignements en transparence sur la visière du pilote.



En couverture :
Audi S8, Mercedes-Benz S430, BMW 745Li: trois icônes de l'industrie automobile s'affrontent dans notre match comparatif.

AUTO PASSION
Hiver 2003
www.autopassion.qc.ca

Rédaction
Rédacteur en chef :
Amyot Bachand
Collaborateurs : Pascal Bastien, Éric Beaumont, Benoit Charette, Nadine Filion, Bertrand Gahel, Luc Gagné, Gabriel Gélinas, Jacques Gervais, Hugues Gonnot, Carl Laberge, Philippe Lagüe
Révision: Richard Roch (La Boutique du texte)

Éditeur
Michel Crépault

Graphisme
Direction artistique :
Ginette Gosselin
Montage :
Daniel Levesque,
Services graphiques Multi-Média Inc.

Photographie
Amyot Bachand, Luc Gagné, Geneviève Pepin, Hugo-Sébastien Aubert (igraph média)

Impression
Interweb (Transcontinental)

Direction
Comptabilité :
Jeanne Daviau, Patricia Petit
Administration : Denise Allard
Publicité : Pierre Crépault, Hélène Crépault, Manon Simard

Auto Passion est publié quatre fois par année par Auto Journal Inc., 2312, chemin Herron, Dorval (Québec) Canada H9S 1C5
Tél. : (514) 631-6550
Téléc. : (514) 631-0591

Information
Info@autopassion.qc.ca

Toute reproduction est interdite sans l'autorisation écrite d'Auto Journal Inc.

ISSN 1491-963X
Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec

Pour nos frais liés à la rédaction d'Auto Passion, nous reconnaissons l'aide financière accordée par le gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les magazines.

Distribution Assermentée AVDA

SERONS-NOUS FIDÈLES À CE QUI A FAIT NOTRE RÉPUTATION ?

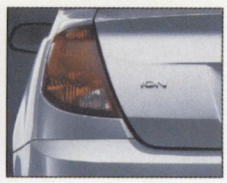
LE CHROME EST-IL TOUJOURS BRILLANT ?

L'AUTHENTIQUE DEPUIS 100 ANS. HARLEY-DAVIDSON ET POUR LES PROCHAINS 100 ANS.

À l'achat de toute nouvelle moto Harley-Davidson d'un détaillant canadien autorisé Harley-Davidson, vous devenez membre, gratuitement et pendant un an, du H.O.G.MC Nous appuyons les programmes de formation du Conseil canadien de la sécurité. Quand vous conduisez, portez toujours un casque protecteur. Conduisez prudemment. Distribution exclusive au Canada : Fred Deeley Imports ltée, Vancouver et Toronto. Fred Deeley Imports ltée est fière de commanditer l'Association canadienne de la dystrophie musculaire.

Lorsque nous apportons des retouches au style de nos machines, la tradition est toujours respectée. Si vous voulez savoir pourquoi nous tenons tant à notre légendaire continuité, jetez un coup d'oeil sur une moto Harley-Davidson^MC 100e anniversaire ou, mieux encore, chevauchez-en une. Pour le détaillant le plus proche : www.harleycanada.com. 1 800 LUV2RIDE. **La légende continue.^MC**

SATURN ION



Saturn ION : un héritage respecté

Par Nadine Filion

Après plus de 10 ans de loyaux services, la Saturn Série S, vendue à plus de 2,4 millions d'exemplaires, cède le pas à une nouvelle compacte : la Saturn ION.

Celle-ci nous est arrivée en novembre et d'abord en version berline à quatre portes. Elle est dotée du moteur à quatre cylindres Ecotec de 2,2 litres qu'on trouve notamment dans l'utilitaire Saturn VUE et qui développe 140 chevaux. La boîte de vitesses manuelle à cinq rapports est offerte de série, mais une boîte automatique à cinq rapports fait désormais partie de l'équipement facultatif.

Première à utiliser la nouvelle plateforme Delta pour petites voitures de GM, la Saturn ION se fait plus grande que ses principales concurrentes, les Ford Focus, Toyota Corolla et Honda Civic. Elle se fait également plus puissante d'une dizaine de chevaux (voir tableau). Trois groupes d'équipements figurent au catalogue : ION1, ION2 et ION3.

La nouvelle compacte de Saturn bénéficie décidément d'une allure intéressante. Elle surprend agréablement, un peu comme l'a fait la Nissan Altima avec son arrière coupé à l'allemande. En fait, curieusement, la berline est la plus jolie des deux ION.

Le coupé, dont l'arrivée est prévue en avril 2003, ressemble trop à son prédécesseur pour s'attirer des regards franchement admiratifs. Par contre, ses portières papillon ainsi que l'absence d'un pilier central et un siège passager qui se replie complètement vers l'avant sauront plaire à ceux qui recherchent le côté pratique des choses. Croyez-le ou non, Phil Kling, porte-parole pour GM Canada, a réussi à loger un minikayac dans le coupé... À noter que celui-ci dispose de quatre, et non de cinq places, comme sa sœur, la berline.

Même si l'ION est toute nouvelle, elle ne renie pas pour autant l'héritage de Saturn. À preuve : les traditionnels panneaux de polymère demeurent. Et, à l'instar du VUE, une boîte de vitesses à variation continue sera offerte en option sur le coupé seulement.

Sur la route, l'ION se débrouille étonnamment bien. Sa suspension (indépendante à l'avant et semi-indépendante à l'arrière) fait preuve d'un bel équilibre : pas trop sèche, pas trop bonasse. La tenue de route n'en est que rehaussée et Saturn n'a pas hésité à nous entraîner sur les chemins sinueux du Texas pour nous le prouver. Nous avons même eu droit à une tempête de pluie tropicale qui nous a fait regretter d'être au volant d'une voiture plutôt que d'un bateau...

Sous le capot de l'ION, l'Ecotec se fait un brin bruyant. Ses 140 chevaux souffrent surtout de la boîte de vitesses manuelle qui, si elle permet des changements doux et aisés, tue la bête sur le cinquième rapport.

L'habitacle de la compacte fait très différent. En effet, pour la distinguer de la masse, Saturn a choisi de placer les instruments au centre du tableau de bord. On s'habitue rapidement. Saturn a également misé sur un tout petit volant futuriste, malheureusement trop mince et d'un diamètre qui fait disparaître le sentiment de contrôler la direction. On s'habitue moins rapidement...

L'intérieur, recouvert d'un plastique du genre « Rubbermaid », saura plaire à la jeune clientèle visée par Saturn (les 18 à 34 ans). Les compartiments de rangement sont nombreux, et, surtout, judicieux.

Besoin de se faire encore plus distinct ? Il y a toujours lieu de se procurer les appliques de toit et de tableau de bord. Ces accessoires, qui devraient être en vente un peu plus tard, sont proposés en trois versions : vert microprocesseur, bleu moucheté ou... léopard tacheté !

Quelques équipements installés sur l'ION et habituellement réservés aux voitures plus luxueuses feront l'envie de la concurrence (outre les Ford Focus, Toyota Corolla et Honda Civic, soulignons les Mazda Protegé, Nissan Sentra et Volkswagen Golf) : à titre d'exemple, le contrôle de la pression d'huile qui indique qu'une vidange est imminente et les essuie-glaces dont la vitesse de balayage se règle à la vitesse du véhicule, sont de série. Les freins ABS avec l'antipatinage à l'accélération, le service de communication OnStar et les rideaux gonflables sont proposés en option.

L'ION peut se targuer de faire partie d'une famille - Saturn - qui a raflé cette année les honneurs en matière de service à la clientèle, selon une enquête menée par la réputée firme californienne *J.D. Power and Associates*. Et ce, devant des constructeurs autrement plus « haut de gamme » qu'elle...

Sans susciter les passions les plus folles, l'ION, construite à Spring Hill, au Tennessee, au même endroit que le VUE, détient au moins le mérite du raisonnable et du pratique. À surveiller : le coupé (chez les concessionnaires en avril 2003) pourrait bien nous arriver en version performante d'ici 2004. Quelque chose comme 200 chevaux gronderaient alors sous le capot. AP

L'ESSENTIEL...

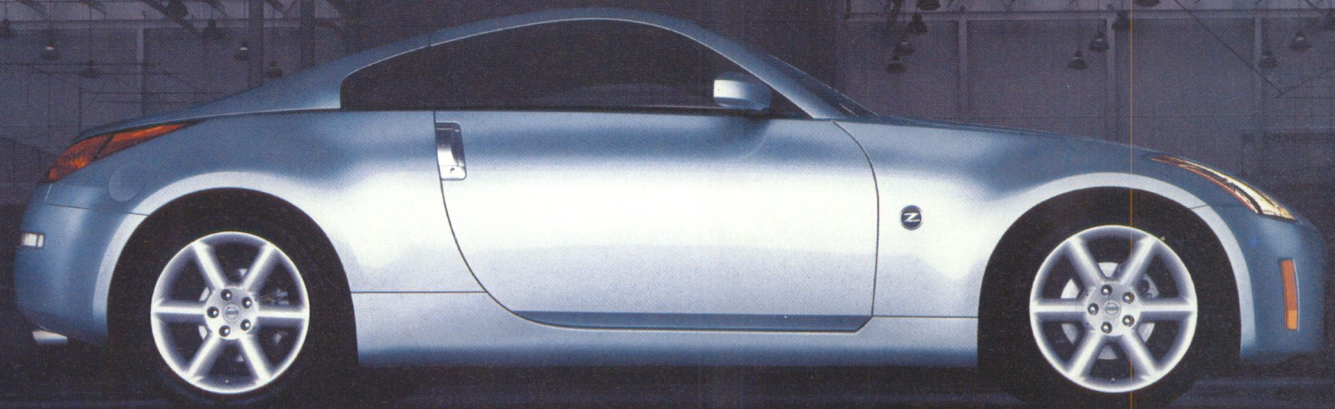
Moteurs :
4 cylindres Ecotec 2,2 litres (140 chevaux)

Roues motrices : avant

Prix : 15 495$ (Berline)

10 concessionnaires Saturn-Saab-Isuzu au Québec

sse cupidité orgueil envie luxure colère gou



NISSAN

DÉCOUVRIR_l'obsession

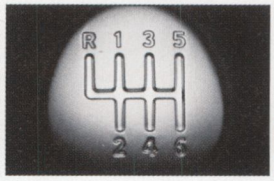
VOICI LA TOUTE NOUVELLE 350Z DE NISSAN.
287 CHEVAUX • BOÎTE MANUELLE À 6 RAPPORTS RAPPROCHÉS • FREINS BREMBO[MD] SURDIMENSIONNÉS* • 0-60 EN 5,4 SECONDES** • SONORISATION BOSE[MD] DE 240 WATTS, CHANGEUR 6 CD ET 7 HAUT-PARLEURS • SIÈGES EN CUIR CHAUFFANTS • SYSTÈME DE NAVIGATION NISSAN SUR DVD (AVEC GPS)†

Z

www.nissan.ca

*Avec la version Pulsion seulement. Brembo® est une marque déposée de Freni Brembo S.P.A. **Selon *Car and Driver*, août 2002. †Composante du dispositif de Navigation. Option posée en usine. Ne programmez jamais le système en conduisant. Il se peut que le service GPS ne fonctionne pas correctement si le véhicule est couvert. Il se peut également que les données cartographiques ne soient pas détaillées dans toutes les régions. Des mises à jour périodiques seront disponibles. Nissan, le logo Nissan, la signature « DÉCOUVRIR_ », Z et les noms des modèles Nissan sont des marques de commerce de Nissan.

9 - 3 SAAB



Par Benoit Charette

Changement de cap

Stockholm, Suède - Après avoir joué à la voiture rebelle durant des années, la Saab 9-3 se plie aux contingences du marché. Fini le hayon, l'approche clandestine ! La nouvelle 9-3 est une berline à l'image des autres membres de la catégorie. On veut plaire à un plus large public et augmenter les chiffres de ventes ; c'est désormais une question de rentabilité. Saab profite également de ce changement pour se positionner du côté des sportives en plaçant le plaisir de conduire au centre de ses priorités.

DE L'EXTÉRIEUR

Reposant sur la nouvelle plateforme « epsilon » de General Motors qu'utilise également l'Opel Vectra en Europe, la 9-3 conserve grosso modo son gabarit, mais prend de la carrure. Ainsi, pour une longueur plus ou moins inchangée de 4,63 mètres, son empattement s'allonge de 71 millimètres, tandis que la voiture s'élargit de 55 millimètres. Plus musclée que sa devancière, elle renforce encore son allure sportive en réduisant ses porte-à-faux et en s'abaissant d'une dizaine de millimètres. Visuellement, la 9-3 est une voiture qui a beaucoup plus de gueule et qui conserve les caractéristiques de style propres aux Saab. Pour la partie avant, on songe, bien sûr, à la calandre percée de trois grandes ouïes et à ses projecteurs aux formes anguleuses.

MÉCANIQUE PERFORMANTE

La valse des moteurs turbo continue chez Saab. Les ingénieurs scandinaves sont passés maître dans l'art de préparer ces moteurs. La 9-3 propose une nouvelle mécanique entièrement en alliage d'aluminium, ce qui lui permet de s'alléger de 15 kilos par rapport à l'ancien 2-litres. Les versions ARC et Linear seront alimentées par une version de 175 chevaux, tandis que la Vector produira 210 chevaux. Pour produire 175 chevaux, le moteur utilise un turbocompresseur Garrett GT20 à une pression de suralimentation de 0,7 bar. Le moteur de 210 chevaux préfère quant à lui un turbocompresseur Mitsubishi TD04 soufflant à 0,85 bar. Il s'agit vraiment des moteurs turbo les plus réussis sur le marché, offrant une douceur de roulement incroyable et une plage de puissance très progressive. Du côté des boîtes de vitesses, le programme comprend deux boîtes mécaniques manuelles à cinq ou à six rapports (Vector) et une boîte automatique à cinq rapports. La boîte automatique, fournie par Aisin Warner, est une boîte « intelligente ». Capable de s'adapter au style de conduite de chacun sur le mode automatique, elle permet également une sélection manuelle des rapports quand on glisse le levier sur la grille parallèle marquée « + » et « - ».

SUR LA ROUTE

L'équilibre est le mot qui qualifie le mieux l'expérience derrière le volant. Après plus de 400 kilomètres de bitume en banlieue de Stockholm, la 9-3 nous a gratifiés d'un agrément de conduite rare pour une traction. La sensation de la direction est vraiment superbe, et les mouvements de caisse sont de faible amplitude. Fidèle à la tradition Saab, la 9-3 offre encore, à mon avis, les sièges les plus confortables de l'industrie avec une ergonomie idéale. Les cotes d'habitabilité figurent également parmi les meilleures de la catégorie. La Saab offre naturellement toute la panoplie des aides à la conduite. L'ABS complété du répartiteur d'effort EBD et du contrôle du freinage en courbe (CBC), l'antipatinage (TCS) et le contrôle de la stabilité dynamique (ESP) figurent tous au programme.

HABITACLE CONFORTABLE

L'ambiance qui règne à bord se veut le reflet de la mentalité suédoise, simple et efficace. La version Linear marie les sièges de cuir et le tissu avec une finition de plastique anthracite. Le modèle ARC remplace le tissu des portes par le cuir, et le plastique anthracite par des appliques de bois pour une touche plus luxueuse. La version Vector met l'accent sur la performance. La forme des sièges est légèrement différente, offrant un soutien plus ferme. Les appliques de bois sont remplacées par un fini chrome mat, et tous les instruments sont soulignés par un contour chromé. Mais peu importe la version, l'espace est très généreux, et il règne à bord une grande sérénité et un silence apaisant.

UNE "VRAIE" SAAB

Si certains puristes regrettent déjà le départ de l'ancienne, je salue l'initiative de Saab qui a réussi à offrir un modèle orienté grand public en conservant l'âme qui a fait sa réputation. Il est difficile d'évaluer la fiabilité d'un produit naissant, mais si Saab peut rendre ses produits plus fiable que par le passé, j'en veux une tout de suite. Amateur de plein air, une version cabriolet suivra l'an prochain (l'ancienne version est toujours offerte cette année) ainsi que la version familiale qu'on dit fortement inspirée du concept 9-3X présenté au salon de Detroit en 2001. AP

L'ESSENTIEL...

Moteurs :
4 cyl. en ligne de 2 L de 175 chevaux (Linear et ARC).
4 cyl. en ligne de 2 L de 210 chevaux (Vector)

Roues motrices : avant

Prix : Linear: 34 900 $; ARC: ND; Vector: ND

10 concessionnaires Saturn-Saab-Isuzu au Québec

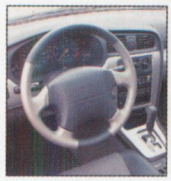
Voici Pre-Safe®.
Parce que la dernière chose à laquelle vous pensez juste avant l'accident, c'est quoi faire juste avant l'accident.

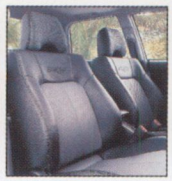
► **LA CLASSE S 2003.** Même le conducteur le plus vigilant ne peut aussi bien veiller à votre sécurité que la nouvelle Mercedes-Benz de Classe S 2003. En effet, le système Pre-Safe® de cette dernière se met au travail dès qu'il détecte un accident imminent : il resserre les ceintures, ajuste le siège du passager avant, ferme le toit ouvrant... Et si l'accident ne se produit pas, tout revient à l'état initial. Ce qui vous permet de laisser libre cours aux pensées que vous aviez au tout début. Pour plus de renseignements sur Pre-Safe®, composez le 1 800 387-0100 ou rendez-vous à www.mercedes-benz.ca. Une valeur équitable à partir de 96 600 $*. Mercedes-Benz. N'attendez plus.

Mercedes-Benz

© Mercedes-Benz Canada Inc., Toronto, Ont., 2002. Mercedes-Benz – une marque de DaimlerChrysler. *PDSF de la S430 2003 à empattement standard. S500 4MATIC montrée. Le concessionnaire peut offrir un prix moindre.

SUBARU BAJA





Luc Gagné

Le métissage est la dernière mode de l'industrie automobile. Prenez, par exemple, une voiture japonaise populaire, greffez-lui l'arrière d'une camionnette, puis assemblez-la en Indiana exclusivement pour le marché de l'Amérique du Nord. Pour rendre son identité américaine plus crédible, donnez-lui un nom à consonance hispanique et hop ! Vous venez de créer le Subaru Baja (prononcez « ba-ha »), l'auto-camionnette réinventée.

Le métis du Mont Fuji

Émule des Ranchero et El Camino d'antan, ce véhicule arrive à point, à une époque où les gens actifs ont compris qu'un Chevrolet Avalanche, c'est beau, mais c'est également glouton. Un Jeep Grand Cherokee passe partout, c'est vrai, mais il n'y a que 5 % des propriétaires de Jeep qui les utilisent en conditions hors-route.

Avec le Baja, le constructeur du Mont Fuji offre le meilleur des deux mondes : un véhicule robuste capable de transporter des bidons de carburant diesel sans risque de souiller l'habitacle et suffisamment spacieux et chic pour transporter quatre adultes à la Place des Arts samedi soir.

BOÎTE À OUTILS MODULABLE

Profitant des atouts de l'auto de Crocodile Dundee - sa transmission intégrale, sa garde au sol élevée et son spacieux habitacle à quatre portes - l'utilitaire Baja pousse d'un cran le côté polyvalent de la Outback en ajoutant une caisse d'environ 1,1 mètre sur 1,2. Courte, mais pratique, car sa surface de charge peut s'allonger de deux façons.

On peut utiliser la surface du battant arrière, avec un arceau d'aluminium pivotant conçu pour retenir la cargaison dans la caisse (un accessoire facultatif). La surface utile passe alors à 1,5 mètre de longueur, ce qui est suffisant pour charger deux vélos de montagne en travers sans devoir retirer les roues avant.

Puis, comme le Chevrolet Avalanche, le Baja dispose d'un panneau qui s'ouvre sur la caisse. Chez Subaru, on l'appelle « Switchback » : ce petit panneau caché par le dossier de la banquette arrière permet de transporter de longs colis (boîte de tubes néons, tuyaux ou madriers par exemple), en condamnant les places arrière cependant. La surface de charge atteint alors 1,9 mètre.

Le panneau Switchback s'ouvre facilement. Il suffit de relever le coussin de la banquette arrière, de rabattre le dossier et d'ouvrir le panneau. Dix secondes suffisent. Et puis, il n'y a pas de lunette arrière à enlever et à ranger, comme c'est le cas de l'Avalanche. On a même prévu des appuie-tête fixes qu'on ne risque jamais d'égarer !

La caisse du Baja a été pourvue d'une doublure de matière plastique et de points d'égouttement d'eau. Parfait pour nettoyer à grande eau ! On a également prévu un projecteur derrière l'habitacle, question de vous éviter des pirouettes si vous avez des travaux à effectuer de soir. De plus, il y a des anneaux de fixation pour des cordes et des crochets, et des cannelures dans la doublure de plastique pour des madriers taillés en guise de partitions. Enfin, avec une capacité de remorquage de 1088 kilos (2400 livres), le Baja pourra tirer la remorque de votre motoneige. Bref, Baja rime avec boulot !

COMME UNE OUTBACK

Le Baja est presque identique à la familiale Outback, de l'avant jusqu'à la caisse. On lui a donné une petite grille ovale différente, c'est tout.

Sa carrosserie est plus longue de 15 centimètres, et pour préserver la rigidité structurelle de la partie arrière, amputée de sa carrosserie, on a intégré de gros renforts tubulaires dont la partie supérieure apparente est chromée.

Et n'imaginez pas l'habitacle spartiate pour autant. En la destinant à une diffusion limitée, les stratèges de Subaru ont donné à ce métis un aménagement cossu à quatre places, avec sellerie de cuir, sièges baquets moulants, climatiseur, chaîne audio à quatre haut-parleurs et toit ouvrant.

Sous le capot, on retrouve le moteur « universel » de la marque : le quatre-cylindres « Boxer » de 2,5 litres qui, fort de ses 165 chevaux, rend les performances satisfaisantes. Et puis, le Baja, ne l'oublions pas, a une transmission intégrale en prise constante. Sur chemin sinueux, sa servodirection bien dosée doublée de ses quatre roues motrices, qui s'échangent le couple moteur selon l'adhérence, procure des transitions précises et agréables. À cela s'ajoute un freinage progressif et endurant assuré par quatre grands disques.

La boîte manuelle à cinq rapports n'est pas des plus raffinées. D'ailleurs, les amateurs de conduite douce lui préféreront l'automatique offerte en option.

En revanche, la suspension reçoit des réglages plus fermes que ceux d'une Outback. C'est pour donner au Baja une tenue de route résolument sportive, affirment les gens de Subaru. Une différence qui se remarque. Un comportement qui s'accorde avec la formule ludique que propose ce métis, qui fera titiller les propriétaires de chalets laurentiens, comme les férus de vélo de montagne. **AP**

L'ESSENTIEL...

Moteurs :
H4 de 2,5 L (165 chevaux)

Roues motrices : transmission intégrale

Prix : 35 695 $

29 concessionnaires Subaru au Québec

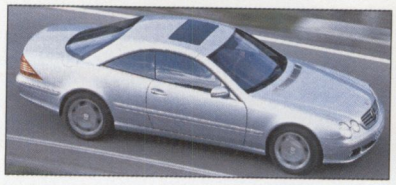
Pour ceux qui aiment se laisser bercer par la nature, pas se faire brasser.

OUTBACK. Si vous avez compris que la mode n'est plus aux sportives utilitaires raides et trop rigides, vous opterez pour la robustesse et la souplesse de la nouvelle Subaru Outback 2003. Munie de la tenue de route et du contrôle supérieurs de la traction intégrale Subaru, la Outback peut vous transporter sur les terrains accidentés et en plein cœur de la nature. Et grâce à son nouveau système de suspension plus doux, les déplacements ne sont jamais brusques. Vous pouvez donc sortir et vous laisser charmer par la beauté de la nature sans vous inquiéter de vous faire brasser en chemin. La Subaru Outback à traction intégrale. Plus qu'une mode, un mode de vie.

SUBARU
L'at*Traction* intégrale[MD]

Pour de plus amples renseignements, composez le 1 800 876-4AWD ou visitez le www.subaru.ca.
Le b-a ba de la sécurité : les coussins gonflables, les ceintures de sécurité, les enfants à l'arrière.

MERCEDES-BENZ CLASSES S ET CL



Par Gabriel Gélinas

Force est d'admettre que la concurrence devient de plus en plus vive au sommet puisque les récentes Classes S et CL de Mercedes-Benz ont déjà été retouchées esthétiquement et reçoivent un moteur de 500 chevaux ainsi qu'un nouveau dispositif de sécurité. L'arrivée sur l'échiquier des nouvelles Série 7 de BMW et Phaeton de Volkswagen n'est certes pas étrangère à ce phénomène, et ce, même si les dirigeants de DaimlerChrysler ont beaucoup élaboré sur les succès de la Classe S qui demeure au premier rang du classement des ventes de la catégorie des voitures de grand luxe.

Les retouches esthétiques sont très discrètes et se limitent au remodelage des parties avant et arrière ainsi qu'à l'adoption de nouveaux feux et phares, une pratique courante dans l'industrie habituellement réservée aux modèles qui ont atteint la mi-temps de leur cycle de vie. Le remodelage se poursuit à l'intérieur avec de très subtiles modifications à l'habillage des sièges, de nouveaux commutateurs et l'ajout de quelques baguettes chromées destinées à rehausser l'allure des appliques décoratives en bois. Bref, on fait dans la dentelle, à l'exception du moteur; en effet, le modèle S600 est maintenant animé par un V12 biturbo de 5,5 litres qui développe la bagatelle de 469 chevaux (à 5000 tours/minute) et de presque 600 livres-pied de couple (à 3500 tours/minute). Pour vous situer rapidement, c'est le cas de le dire, la S600 met près de cinq secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h, une performance exceptionnelle proche des Porsche 911 Turbo ou Chevrolet Corvette Z06, et qui est remarquable compte tenu du poids élevé de la S600, 2590 kilos.

Haute Couture

Pour les automobilistes canadiens, la Classe S sera également offerte avec deux moteurs V8 de 4,3 et de 5 litres, ces derniers pouvant par ailleurs être jumelés au système 4Matic de transmission intégrale. Mis à part le fabuleux V12, l'autre innovation technologique importante intégrée à la Classe S est sans contredit le nouveau dispositif de sécurité appelé Pre-Safe. Conçu pour rehausser la sécurité des occupants, ce système commande le resserrement en quelques fractions de seconde des ceintures de sécurité quand le dispositif détecte qu'une perte de contrôle ou qu'un accident est imminent. De plus, Pre-Safe repositionne automatiquement le siège du passager dans la position idéale pour que ce dernier soit mieux protégé par le coussin gonflable et referme le toit ouvrant. En pratique, le système se révèle efficace pour certains aspects, le resserrage ultrarapide des ceintures entre autres; le système est toutefois moins efficaces pour d'autres aspects puisque les moteurs du siège avant ou du toit ouvrant fonctionnent à la même vitesse que normalement. Bref, on a grandement le temps de quitter la route ou de frapper l'obstacle avant que ceux-ci n'aient accompli leur travail. De plus, le système Pre-Safe ne commande pas la fermeture automatique des glaces latérales, ce qui servirait pourtant à augmenter l'efficacité des coussins et rideaux de protection latéraux. Les ingénieurs de Mercedes-Benz sont au courant de cette lacune et comptent y remédier dans un proche avenir.

Le coupé CL, un modèle dont la diffusion n'est pas aussi grande que la Classe S, a fait lui aussi l'objet de retouches esthétiques aux parties avant et arrière ainsi qu'aux blocs optiques; il reçoit également le dispositif Pre-Safe et peut également être doté du moteur V12 biturbo. La vocation de voiture Grand Tourisme de la CL lui vaut de légères modifications au système Active Body Control (ABC): ce système agit au moyen de capteurs électroniques et d'amortisseurs hydrauliques pour corriger l'assiette et le roulis du véhicule et réduire au point d'éliminer l'effet de plongée lors d'un freinage intense ou de roulis en virage. Cet aspect de la conduite est d'autant plus rehaussé si l'option des sièges multicontour dynamique a été choisie par le client. En effet, ces sièges sont dotés de plusieurs coussins d'air qui se gonflent ou se dégonflent automatiquement afin de donner au conducteur et au passager avant un maintien latéral optimal en virages. L'essayer c'est l'adopter; je conseille fortement cette option à tous les conducteurs qui privilégient la conduite sportive. AP

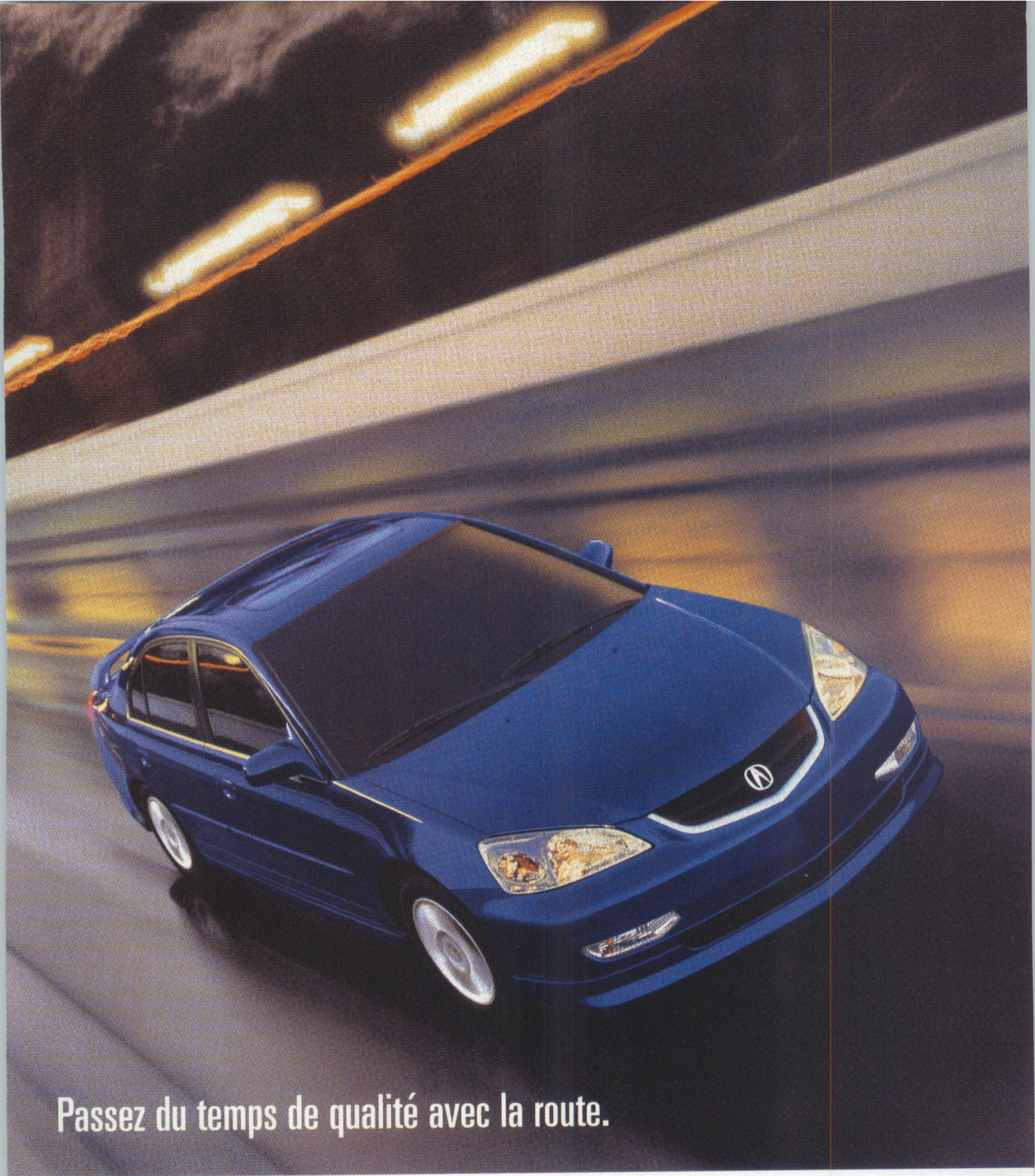
L'ESSENTIEL...

Moteurs:
V-12 de 5,5 l, de 469 ch, V-8 de 4,3 l de 275 ch et de 5 l de 302 ch

Roues motrices:
Propulsion ou rouage intégral

Prix: à déterminer

11 concessionnaires au Québec



La EL Premium 2003 avec l'ensemble Aero. Saisissez l'occasion. Profitez davantage de la vie. Encore mieux, sautez dans la EL au moteur VTEC à 16 soupapes. Très bien équipée, elle offre un intérieur garni de cuir perforé avec sièges avant chauffants, ainsi que le contrôle automatique de la température. Sans parler de ses autres attraits qui l'embellissent grandement, comme le becquet arrière aux lignes dynamiques et les jupes avant, arrière et latérales. Allez, visitez le acura.ca ou appelez le 1 888 9-ACURA-9, et préparez-vous à du temps de qualité.

ACURA

Audi S8

Mercedes-Benz S430

Confrontation luxe, techn

Texte d'Amyot Bachand

Photos de Hugo-Sébastien Aubert

On reconnaît ces trois allemandes parmi les meilleures voitures de luxe du monde. Les autres fabricants tentent toujours de les copier et de les imiter. Nous avons choisi de comparer l'Audi S8, la BMW 745Li et la Mercedes-Benz S430.

PARTI PRIS

Si, de prime abord, ces trois icônes germaniques se valent en termes de prix de vente, certains de nos essayeurs avaient déjà fait leur choix avant même que le match commence. « La S8 écrasera la concurrence au chapitre des performances et de la tenue de route. La Mercedes-Benz, avec ses pneus de 16 pouces, se fera manger tout rond. Avec son air de limousine et son luxe, la BMW tiendra le haut du pavé... » Il faut attendre avant de juger...

Ces trois protagonistes de la catégorie des voitures de grand luxe, comptent sur une motorisation puissante et sont renommés pour leur tenue de route, leur sécurité et leur qualité légendaires. Elles s'imposent partout comme les voitures de prestige désirables.

Mais, à votre avis, laquelle des trois démontrera le meilleur équilibre entre le luxe, la technologie, le confort, un comportement routier sûr et des performances dignes de ce nom ? Votre choix est fait ! Suivez-nous pour vérifier si nos essayeurs vous donnent raison.

CARROSSERIE

Trois voitures, trois approches distinctes. À ce chapitre, la Mercedes-Benz S430 doit s'incliner devant ses deux concurrentes. Nos essayeurs l'ont jugée sobre et classique mais un peu vieillotte. Cette Classe S se fond tellement dans la foule qu'on a peine à la distinguer d'une Classe E, nous disait l'un d'eux. On verra au printemps la nouvelle Classe S que nous vous présentons dans ce numéro à la page 16.

Entre la S8 et la 745Li, les discussions vont bon train. On apprécie le style racé et sportif de l'Audi S8 avec son allure surbaissée. « Quand vous la voyez dans votre rétroviseur, vaut mieux lui céder le passage que de se faire avaler par elle... » Mais la BMW 745Li remporte la palme de nos essayeurs. Malgré son profil arrière brisé par la protubérance nécessaire de son coffre, on lui reconnaît un air distinctif, chic, moderne : « La plus éclatante des

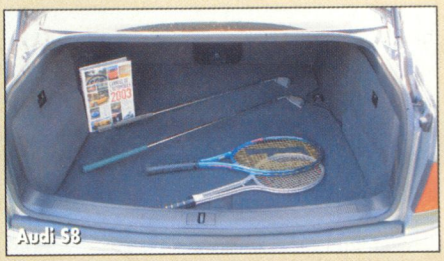
BMW 745Li

ologie et tenue de route !

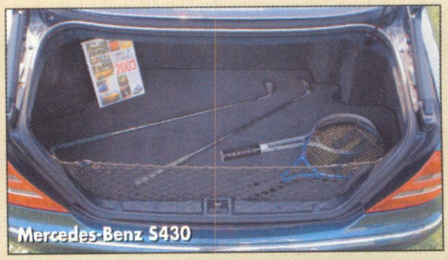
trois, la plus démarquée». Elle a fait l'unanimité auprès des gens du public que nous avons rencontrés au cours de notre essai. Donc un à zéro pour BMW.

COFFRES

Là, ça se corse ! Ces trois voitures de luxe nous ont déçus à ce chapitre. Si vous comptez partir en vacances en famille ou avec des amis, vous devrez voyager «léger». Pour le golf, ça ira. La Mercedes-Benz S430 possède le plus petit coffre, en apparence large mais peu profond. Comme il ne possède pas de passe à skis, vous devrez vous équiper d'une boîte à skis cet hiver. Le seuil haut du coffre de la BMW 745Li rend le chargement plus difficile, et sa profondeur vous oblige à vous pencher. Si vous n'optez pas pour le mini-frigo, vous pourrez profiter d'une trappe pour glisser les skis. Nos essayeurs ont préféré le coffre de l'Audi en raison de sa plateforme de chargement mieux disposée et de son seuil plus bas. Audi et BMW possèdent un système d'ouverture automatique, mais celui de la BMW se révèle plus facile à utiliser dans les deux sens. Si les BMW et Audi gagnent à ce chapitre, elles le font sans gloire.


Audi S8

BMW 745Li


Mercedes-Benz S430

CONFORT SUPRÊME ?

Ici, plusieurs se frottent les mains : « Ils s'y connaissent dans le luxe, les Allemands ! » C'est vrai, mais chaque constructeur se distingue. On ne discute pas de qualité car les trois font dans le haut de gamme.

Au chapitre de l'accessibilité, le toit ouvrant et l'espace arrière limité désavantagent l'Audi S8. Par contre, même s'il s'agissait de la version sport de l'A8 (qui sera renouvelée au printemps 2003), sa finition et son esthétique intérieures ont plu à nos essayeurs. Tout tombe dans la main, son allure sportive plaît par son efficacité, sa disposition et sa simplicité.

La Mercedes-Benz a déçu non pas par sa qualité ou sa fonctionnalité, mais par sa finition plus terne que ses concurrentes. « Ses appliques de bois ne parviennent pas à égayer son habitacle » nous confiait l'un d'eux.

Si l'habitacle de la BMW, jugé plus cossu et le plus « spectaculaire » des trois, notamment avec ses cuirs de qualité, nos essayeurs sont d'accord pour dire qu'il est le plus américanisé. C'est d'ailleurs au chapitre des gadgets et de leur complexité de fonctionnement que la BMW y perd. Nos essayeurs ont jugé qu'elle demandait une période d'apprentissage trop longue pour simplement faire des gestes comme de syntoniser un poste ou de régler la climatisation. Tous admettent l'excellence des résultats, mais il faut y mettre du temps...

CARROSSERIE

	Audi S8	BMW 745Li	Mercedes-Benz S430
DIMENSIONS EN CM			
Empattement	288	313	296,5
Longueur	503,4	516,9	503,8
Largeur	200,7	190,2	185,7
Hauteur	141,8	149,2	144,4
Poids	1845 kg	2025 kg	1874 kg
Capacité du coffre	498 L	500 L	436 L

Au chapitre du confort, la 745Li domine par la qualité de ses sièges, particulièrement ceux des passagers arrière et son habitabilité. Évidemment, direz-vous, nous avions la version L ou longue. Si la Mercedes-Benz offre presque autant d'espace, nos essayeurs ont sévèrement critiqué la fermeté exagérée des sièges. Espérons que la nouvelle Classe S viendra combler cette lacune. Quant à la S8, elle gagne la palme et le cœur de tous pour son excellente position de conduite et ses baquets avant et leur superbe soutien latéral. « C'est la voiture qu'on a plaisir à conduire, tandis que la BMW se révèle celle dans laquelle on aimerait se faire conduire. » L'insonorisation de la S430 et de la 745Li méritent une mention alors que celle de la S8 déçoit à plus de 120 km/h. Mais, de nous avouer un essayeur, « Je l'achèterais quand même pour le plaisir de conduite. »

MÉCANIQUE

	Audi S8	BMW 745Li	Mercedes-Benz S430
MÉCANIQUE			
Moteur	V8 de 4,2 L	V8 de 4,4 L	V8 de 4,3 L
Puissance (ch. à tr/min)	360 à 7000	325 à 6100	275 à 5750
Couple (lb/pi à tr/min)	317 à 3400	330 à 3600	295 à 3000
Boîte de vitesses	Tiptronic	Automatique	Touchshift
Rapports	5	6	5
Roues motrices	4	arrière	arrière
CAPACITÉS			
Contenance du réservoir	90 L	88 L	88 L
SUSPENSION			
Avant	Indépendante	Jambes de force	Indépendante
Arrière	Indépendante	Multibras	Indépendante
FREINS À DISQUE AUX 4 ROUES			
ABS	Oui	Oui	Oui
Amplificateur de freinage	Non	Non	Oui
Antipatinage	Oui	Oui	Oui
Contrôle de la stabilité	Oui	Oui	Oui
DIRECTION ASSISTÉE (ASSISTANCE VARIABLE)			
Type	À crémaillère	À crémaillère	À crémaillère
Diamètre de braquage	12,25 m	12,6 m	12,1 m

MÉCANIQUE

Peu à dire sur le sujet sinon que les trois possèdent une excellente motorisation, tous des V8 accouplés à des boîtes de vitesses automatiques efficaces. L'Audi S8 domine à ce chapitre avec sa transmission intégrale et sa boîte Tiptronic en mode manuel, alors que la BMW épate par la finesse de ses commandes électroniques de stabilité. Si l'on exclut le rendement moyen de ses pneumatiques montés sur des roues de 16 pouces, la Mercedes-Benz suit quand même ses rivales avec une mécanique et une technologie éprouvées : à son avantage, son système d'amplificateur de freinage et le réglage électronique de la fermeté des amortisseurs.

On a reproché à plusieurs reprises le délai de réponse de la BMW quand on appuie sur l'accélérateur électronique et l'hésitation de la boîte à choisir le bon rapport. Après vérification, on s'est rendu compte que le module de gestion avait besoin d'être reprogrammé pour bien relayer l'information. Avec six essayeurs, le pauvre ne savait plus à quels saints se vouer... Nous n'avions pas eu ce problème avec une 745i essayée pendant une semaine.

Imaginez-vous en Passat 4MOTION[MC]

PASSAT 4MOTION[MC]

Plus aucun obstacle à votre épreuve. Le maximum de contrôle en toute occasion. La vie est vraiment belle lorsqu'on peut compter sur le système de traction intégrale intelligent 4MOTION[MC]. Une technologie de pointe qui transfère la puissance aux roues disposant de la meilleure adhérence, vous assurant ainsi une tenue de route maximale dans toutes les conditions routières. En fait, un système qui ajoute aux plaisirs de conduire cette voiture allemande au style si unique. C'est pas la belle vie, ça?

Êtes-vous fait pour Volkswagen?[MC]

vw.com

Audi S8

BMW 745Li

Mercedes-Benz S430

PERFORMANCES

	Audi S8	BMW 745Li	Mercedes-Benz S430
PERFORMANCES MESURÉES			
0 à 100 km/h	8 s	8,3 s	8,5 s
80 à 120 km/h	5,3 s	6 s	5,6 s
100 à 0 km/h	33,7 m	35,2 m	36,5 m
Vitesse maximale (km/h)	260	242	210
CONSOMMATION MESURÉE			
Litres aux 100 km	19,8	17,6	14,7

BONNES ROUTIÈRES

L'Audi S8 se devait de remporter la palme avec sa transmission intégrale et sa suspension ferme, mais elle nous a réservé quelques surprises. Nos essayeurs ont aimé la puissance du V8 et particulièrement le mode manuel de la Tiptronic. Cet ensemble vous permet de jouer au pilote de grand prix avec un plaisir renouvelé. Elle est la plus rapide du groupe aux chapitres des accélérations et des dépassements. Toutefois, on a l'impression que la carrosserie flotte sur le châssis, qu'elle en est détachée, qu'elle dérive. « Il faut travailler fort et demeurer concentré en conduite sportive, conduite qu'elle inspire avec son excellent groupe motopropulseur », nous résume un collègue. Par contre, on sent bien la route avec sa direction précise. Certains essayeurs ont critiqué son freinage, jugeant la pression de la pédale trop spongieuse et donnant l'impression de distances d'arrêt plus longues. Dans les faits, les chiffres ont démontré que la S8 s'arrête sur une distance plus courte que ses adversaires.

Tout le contraire avec la BMW 745Li : il vaut mieux la laisser décider. Ses commandes manuelles mal placées sur son gros volant en ont fait enrager plus d'un. Si vous la laissez choisir, alors « Tout se fait en douceur et en confort avec beaucoup de puissance malgré son poids. » Rendons à BMW ce qui est à BMW, car avec son contrôle dynamique de la stabilité, la 745Li se révèle une grosse voiture sûre. Poussée à fond, elle dérive légèrement, mais elle garde le cap. Elle constitue une limousine sûre et confortable, très puissante pour un véhicule de ce gabarit.

La Mercedes-Benz S430 a étonné tout le monde : malgré la puissance la plus faible du trio, sa suspension réglable appuyée par un excellent équilibre de son groupe motopropulseur a déjoué toutes les prévisions. Certes, les pneus Continental choisis pour le confort, ont rapidement crié leurs limites, mais cette S430 a fait fi des difficultés de la route et a démontré une aisance et une assurance dans son comportement routier qui a fait l'unanimité. Elle n'est pas la plus rapide, mais elle ne s'en laisse pas imposer. Alors rivales, attention à la nouvelle S500...

SURPRISE AU "FINISH"

Les essayeurs ont reconnu que l'Audi S8 offre la meilleure position de conduite, la BMW 745Li, le meilleur confort et la finition la plus luxueuse. Mais ils ont remis la palme d'or à la Mercedes-Benz S430 pour son équilibre. « Facile à conduire, elle se tire mieux d'affaire nous résumait l'un d'eux. »

Il reste à Mercedes-Benz à améliorer le confort de ses sièges et à égayer son intérieur terne ; on aura ainsi une superbe voiture.

« Par contre, disait l'un de nous, si j'ai beaucoup de kilométrage à faire en un an, je choisirai l'Audi S8 et sa transmission intégrale. On vit au Québec, et le Québec, c'est l'hiver et la neige. »

« Si je recherche le confort, terminait un autre, si je veux me montrer à tout le monde, j'opte pour la BMW 745Li, son style et son raffinement technologique. Je devrai plancher pour apprendre toutes les finesses de son fonctionnement... »

À chacune donc ses forces et le plaisir qu'elle procure. À chacun de nous d'en rêver. Et peut-être à quelques-uns d'entre vous d'en profiter... AP

AU QUOTIDIEN

	Audi S8	BMW 745Li	Mercedes-Benz S430
GARANTIES (ANS/KM)			
Générale	4 ans/80 000	4 ans/80 000	4 ans/80 000
Assistance routière	4 ans/illimité	4 ans/80 000	4 ans/illimité
Groupe motopropulseur	4 ans/80 000	4 ans/80 000	5 ans/120 000
Corrosion - perforation	12 ans/illimité	6 ans/illimité	5 ans/120 000
Rappels (1997-2002)	3	1	2
PRIX			
Prix de base	102 500 $	102 900 $	95 350 $
Modèle essayé	102 500 $	108 400 $	101 350 $

Audi S8

BMW 745Li

Mercedes-Benz S430

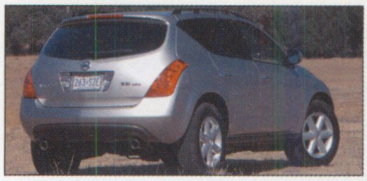
Ce n'est pas un utilitaire sport,
mais vous allez apprécier ses quatre roues motrices.

Ce n'est pas une mini-fourgonnette,
mais elle est équipée de trois rangées de sièges.

Ce n'est pas une voiture,
mais c'est une grande routière sport.

Pour plus de détails, visitez chrysler.ca ou composez le 1 800 361-3700.

NISSAN MURANO



En plein dans le mille

Par Benoit Charette

Santa Barbara, Californie - S'il fallait une preuve de plus que le segment du tout terrain de luxe est en pleine expansion, il n'y en aurait pas de meilleure que celle-là. Après Porsche, avec son Cayenne, Volkswagen, avec son Touareg et Lincoln, avec son Aviator, voici que Nissan entre dans le jeu avec son nouveau Murano (prononcez Myrrh-ahh-no). Un utilitaire de luxe qui vient se placer juste au-dessus du Pathfinder dans la gamme Nissan. Dessiné au Japon mais vendu uniquement en Amérique du Nord, le véhicule tient son nom de l'île de Murano, située dans la mer Adriatique à trois kilomètres de Venise. Cette île est célèbre pour ses souffleurs de verre reconnus dans le monde entier pour leur sens artistique unique, la recherche de la qualité et l'innovation, des qualités que Nissan revendique également pour son nouvel utilitaire qu'il a baptisé «sculpture en mouvement».

Même si Nissan le qualifie d'utilitaire, le Murano est le meilleur exemple de véhicule hybride qu'il m'ait été donné de conduire jusqu'à maintenant. Construit sur une version allongée de la plateforme de l'Altima, le Murano défie la perception populaire de ce qu'est un utilitaire. Même si le véhicule est aussi gros qu'un Acura MDX, ses lignes fuyantes et sveltes le font paraître plus petit qu'il ne l'est véritablement. Sa conduite inspirée, le silence de roulement, la puissance de ses 245 chevaux et la boîte de vitesses CVT très réussie vous donnent envie de conduire toute la journée.

Visuellement, le Murano donne l'impression d'avoir été fabriqué à la main. La forme arrondie de la partie arrière, la ceinture de caisse élevée, la calandre et les phares très inspirés projettent une image très réussie. Le principe de la cabine avancée et les roues de 18 pouces ajoutent beaucoup de présence. Sous le capot, le désormais très célèbre V6 de 3,5 litres offre 245 chevaux de muscle. Mais un des aspects dynamiques les plus réussis est la boîte de vitesses Xtronic CVT. Il s'agit en fait d'une boîte automatique à variation continue. Cette boîte offre un nombre illimité de rapports. Elle se règle automatiquement pour offrir le meilleur rapport au conducteur. Les changements de rapports sont transparents, et le conducteur ne décèle aucun temps mort ni à-coup. Le Xtronic offre la commodité d'une boîte automatique et la sensation de puissance d'une boîte manuelle avec, en prime, une économie de carburant de 5 à 10 % par comparaison avec une boîte de vitesses traditionnelle. Le tout est complété par un système à quatre roues motrices sur demande très bien conçu.

L'intérieur est aussi réussi que l'extérieur. Les touches d'aluminium brossé qu'on trouve un peu partout dans l'habitacle donne un ton haute tech au Murano. Le centre nerveux d'information qui semble sculpté dans le tableau de bord est coiffé d'un écran multifonction de 6,3 pouces (7 pouces, si vous vous êtes procuré le système de navigation). Les couleurs chaudes (cabernet, gris foncé et café au lait) ajoutent à l'impression de haut de gamme. Que dire du confort des sièges, de l'immense espace pour les passagers arrière qui bénéficient en plus de sièges inclinables pour mieux se reposer ! Ai-je mentionné les pédales réglables pour le conducteur (une première pour Nissan), la qualité de fabrication irréprochable, les nombreux espaces de rangement, le freinage puissant et l'excellente visibilité ?

En vente depuis novembre dans les concessionnaires Nissan, le Murano est offert en deux versions : SL et SE. Les deux modèles reçoivent des roues de 18 pouces (au dessin différent). Le SL offre des sièges chauffants recouverts de tissu (à l'avant), un système audio Bose de 225 watts, des commandes doubles pour le régulateur de l'air ambiant à l'avant, un rideau gonflable (avant et arrière) et un pédalier réglable. La version SE offre en plus une suspension sportive, un toit ouvrant électrique en verre, une sellerie de cuir, des sièges à réglage électrique ainsi qu'un pédalier, des rétroviseurs et le siège du conducteur à réglage électrique avec mémoire. Le SE profite en plus d'une traction asservie, d'un système de contrôle dynamique du véhicule et d'un indicateur de pression des pneus dans le tableau de bord. Les propriétaires d'un SL qui voudront un toit ouvrant devront débourser 1 000 $; pour ce qui est du système de navigation (Canada et États-Unis), il n'est offert qu'avec la version SE au coût de 3 400 $.

Des défauts ? Pour être bien honnête, très peu ! J'aurais préféré une transmission intégrale au système à quatre roues motrices sur demande (un peu moins efficace), mais il s'agit là de bien peu de choses, car le Murano est une réussite sur toute la ligne. AP

L'ESSENTIEL...

Moteurs :
V6 de 3,5 litres de 245 chevaux

Roues motrices : quatre roues motrices

Prix : 39 500$

47 concessionnaires Nissan au Québec

L'EVEREST À -24 °C

ON CLAQUE DES DENTS. ON FRISSONNE. LE MOTEUR RONRONNE.

LE 4RUNNER 2003 ENTIÈREMENT REDESSINÉ. PLUS GRAND. PLUS PUISSANT. PLUS POLYVALENT. Doté d'un système à 4 roues motrices à la fine pointe de la technologie et disponible avec moteur V8 FORCE-i, le 4Runner ne recule ni devant un froid mordant, ni devant un terrain hostile. Alors visez toujours plus haut et bravez la prochaine rafale. 1 888 TOYOTA-8 / www.toyota.ca

CAMION TOYOTA
un coup de cœur sans fin

La disponibilité des caractéristiques varie selon le modèle. Certaines caractéristiques sont optionnelles. La conduite hors route présente un danger. Veuillez conduire prudemment.

VOLKSWAGEN

TOUAREG

Par Nadine Filion

Dans la mire du BMW X5 et des Land Rover

Barcelone, Espagne - Quand Volkswagen, réputée pour produire des voitures du peuple, a annoncé qu'elle ajoutait un utilitaire à sa gamme, on s'imaginait un véhicule « populaire ». Qui aurait pensé un seul instant que le constructeur allemand allait concevoir un utilitaire capable d'affronter le BMW X5 sur la route et le Range Rover hors des sentiers battus ?

C'est pourtant le cas du VW Touareg - conçu de concert avec Porsche, qui lance bientôt son Cayenne - qui nous arrivera en juin 2003. Étonnés ? Il y a de quoi l'être ! Après tout, Volkswagen n'a jamais fait dans l'utilitaire. De plus, il joint l'aventure sur le tard.

Voilà sans doute pourquoi, au lieu de se contenter du « populaire », les ingénieurs sont allés au-delà. Résultat : ils ont relevé le défi haut la main. La balle est maintenant dans le camp des consommateurs : ils doivent faire comprendre à leur gérant de banque qu'il ont besoin de 50 000 $ pour acheter un Volks en version de base...

Mais ce véhicule les vaut amplement. Croyez-en l'expérience que nous avons vécue au pied des Pyrénées, en Espagne. Le Touareg, qui peut accueillir jusqu'à cinq passagers, est doté de tant de technologies qu'il fait le boulot tout seul. Et cela, avec brio.

Le système à quatre roues motrices permanent, le 4XMotion, dispose d'un mode 2HI qui, en conditions normales, répartit équitablement la puissance entre les deux essieux. En mode « auto diff », l'ordinateur décide de lui-même comment il convient d'affronter la situation ; jusqu'à 100 % de la puissance peuvent alors être distribués à l'avant ou à l'arrière, selon les besoins. Les choses se corsent ? Le mode LOW est requis, ou mieux encore celui qui verrouille le différentiel central. Comme si ce n'était pas suffisant, le différentiel arrière peut être verrouillé manuellement (en option).

À ce 4XMotion s'ajoute une foule d'éléments de sécurité et d'aides à la conduite : programme électronique de contrôle de la stabilité, freins ABS, assistance hydraulique au freinage, antipatinage, contrôle de descente de pente, assistance à la montée... Voilà qui n'a rien à envier au Land Rover.

Très peu de propriétaires de Touareg, de toute façon, lanceront leur véhicule au cœur de la dense forêt canadienne. La beauté de l'histoire, c'est que le Touareg, aussi impressionnant soit-il en situations hors route, se conduit comme un charme sur les autoroutes. Cette fois, c'est le BMW X5 qui est dans la mire, et très sérieusement s'il vous plaît, puisque le Volkswagen arbore, lui aussi, un air très élégant, à la fois urbain et européen.

À son entrée sur le marché, le Touareg sera offert avec un moteur V6 de 3,2 litres développant 220 chevaux. Un V8 de 4,2 litres (310 chevaux) devrait suivre.

Nous avons eu l'occasion de tester le premier et, pour tout vous dire, il se montre à la hauteur... jusqu'à ce que nous nous glissions derrière le volant de la version TDI. Celle-ci est dotée du V10 de 5 litres turbodiesel à injection directe qui produit non seulement 313 chevaux, mais aussi 553 livres-pied de couple. Le 0 à 100 km/h s'effectue en un temps impressionnant (pour un utilitaire, du moins !) de 7,8 secondes. Une bonne nouvelle pour nous, Américains du Nord : nous devrions pouvoir bénéficier de ce groupe propulseur diesel dès la deuxième moitié de 2004. Imaginez les économies d'essence par rapport aux autres véhicules de même catégorie... L'histoire est à suivre.

La version « de base » du Touareg qui s'amène en premier lieu pourra être équipée de la suspension pneumatique (de série sur la version TDI V10). Celle-ci propose trois niveaux de réglage : auto, confort et sport. La différence est plutôt subtile. Nous recommandons néanmoins l'option parce qu'elle permet de jouer avec la garde au sol du véhicule (de 160 à 300 millimètres).

L'habitacle du Touareg est une franche réussite, avec des appliques d'aluminium et de bois judicieusement réparties. Le tout laisse une impression chaleureuse et de luxe raffiné. En fait, ceux qui ont eu la chance de jeter un œil à l'intérieur du Porsche Cayenne disent que celui du Touareg est nettement plus inspirant...

Au Canada seule la boîte de vitesses automatique à six rapports avec Tiptronic ou avec la sélection des rapports fixée au volant sera disponible. La capacité de remorquage maximale atteint les 3500 kilos, alors que l'espace de chargement fait 1570 litres, une fois la banquette arrière rabattue.

Pour Volkswagen, le Touareg constitue un deuxième pas vers les catégories haut de gamme. Le premier ? La Phaeton, cette luxueuse berline de plus de 100 000 $ qu'on ne s'attend pas de croiser dans les salles d'exposition du constructeur - mais qui s'y trouvera à compter de septembre 2003.

Volkswagen prévoit vendre 65 000 exemplaires du Touareg, dont la moitié en Amérique du Nord. Vous aurez compris que les principaux rivaux sont les BMW X5 et les Land Rover, mais sachez également que le Touareg entend s'attaquer aux Grand Cherokee, Mercedes Classe M et, même, au Porsche Cayenne lui-même... Une autre histoire à suivre ! AP

L'ESSENTIEL...

Moteurs :
V6 de 3,2 litres (220 chevaux) À venir: un V8 de 4,2 litres (310 chevaux) et un V10 turbodiesel de 5,0 litres (313 chevaux, 553 livres-pied)

Roues motrices : traction intégrale

Prix : au-delà de 50 000 $ en version de base

47 concessionnaires Volkswagen au Québec

L'AERIO FASTBACK 2003 À TRACTION INTÉGRALE

colle partout... ou presque partout !

SUZUKI

C'EST VRAI

www.suzuki.ca

L'état de nos routes, pas juste une question de sous!

Par Amyot Bachand

Quand on parle d'automobile, on parle de tenue de route, de distance de freinage, d'efficacité des pneumatiques. Mais on oublie trop souvent que la surface de la chaussée influe sur le comportement des véhicules. Avec les essais que nous effectuons, nous devons constater que les routes de la «belle province» sont parfois dans un état lamentable! Une expérience récente m'a poussé à me poser des questions sur les matériaux utilisés pour fabriquer la chaussée.

UNE SURFACE EXPÉRIMENTALE

Étant amateur de courses solo, j'ai appris qu'on repavait enfin la piste Delta du Centre de recherche PMG Technologies de Blainville. Abîmée par des déversements d'huile lors du tournage de certaines séquences du film «Driver», de Silvester Stalone, il fallait la remettre en état. On a choisi de resurfacer, soit de repaver finement et économiquement l'ensemble de cette piste d'essai équivalant à 18 terrains de football au moyen d'un revêtement très mince de bitume à base de polymères de très haute performance, posé sur 15 millimètres d'épaisseur, mis au point pour ce cas particulier. On a obtenu comme résultat une nouvelle surface impeccable sans devoir la démolir.

BON POUR NOS ROUTES?

«Si c'est si bon, pourquoi ne l'utilise-t-on sur les routes du Québec?» ai-je demandé. On m'a expliqué que, pour utiliser cet asphalte, on doit avoir au départ une surface impeccable sans fissures ni déformations. Le réseau routier actuel ne permet pas son utilisation à grande échelle. Par contre, à certains endroits, il serait avantageux de l'utiliser, notamment sur des ponts où le poids du revêtement doit être pris en compte et aux endroits où l'on rencontre des problèmes de revêtements trop lisses, sujets aux dérapages, à des distances de freinage trop longues ou à l'aquaplanage.

LE TALENT EXISTE

Et voici la question qui brûle les lèvres de tous : pourquoi ne sommes-nous pas capables de construire des routes et de les entretenir comme le font les États américains du Nord? Ce n'est pas le talent qui manque puisque le repavage du circuit Gilles-Villeneuve a été mis au point par des ingénieurs du Laboratoire des chaussées du Ministère des Transports en collaboration avec les ingénieurs du Laboratoire de la Ville de Montréal. Aucune influence de la FIA ou de l'organisation du Grand Prix. En un mot, les mêmes personnes qui construisent nos routes ont réalisé le circuit. Mais alors?

QUESTION DE SOUS ET DE POPULATION

Un tableau utilisé durant les cours en génie civil de l'Université de Sherbrooke (ci-dessous) montre bien que le Québec n'a pas la population pour financer un réseau quasi équivalent en kilométrage à celui de l'État de New York, plus exigeant au chapitre de l'entretien en raison du climat et réparti sur une plus grande étendue.

UNE QUESTION DE REVÊTEMENTS

Les nombreux types de revêtements d'asphalte utilisés dans les quartiers résidentiels diffèrent de ceux qu'on utilise sur les routes nationales et sur les autoroutes. Au gravier ou granulat, on incorpore des polymères, des fibres minérales comme l'amiante, du caoutchouc provenant de pneus recyclés, des résidus de bardeaux d'asphalte et d'autres additifs qu'on enrobe de bitume pour créer l'asphalte. Les enrobés contenant des fibres d'amiante sont les préférés de plusieurs parce qu'ils favorisent une meilleure prise et une durabilité plus grande de la surface. Et les émissions de fibres d'amiantes? Ces enrobés contiennent très peu de fibres, un maximum de 1,3 %, ce qui est bien peu, et la totalité des fibres sont enrobées de bitume qui empêche totalement leur émission.

ET LE BÉTON?

Certes solide et durable, on le retrouve sur les autoroutes. Mais force est de constater qu'il est bruyant et pas toujours uniforme. On doit le casser après 20 ans; il faut donc paralyser la circulation. On n'a qu'à penser à la 13, à la 20 et à la 40... Sa surface lisse demande l'utilisation de plus d'abrasifs (20 %) comme le sel et le calcium pour le déglacer et il se révèle plus glissant sous la pluie et la neige que l'asphalte. De plus, vous avez sans doute déjà remarqué qu'on doit peindre des lignes noires pour permettre de faire ressortir les lignes blanches sur les routes de béton.

ET L'ASPHALTE N'EST PAS SANS DÉFAUT?

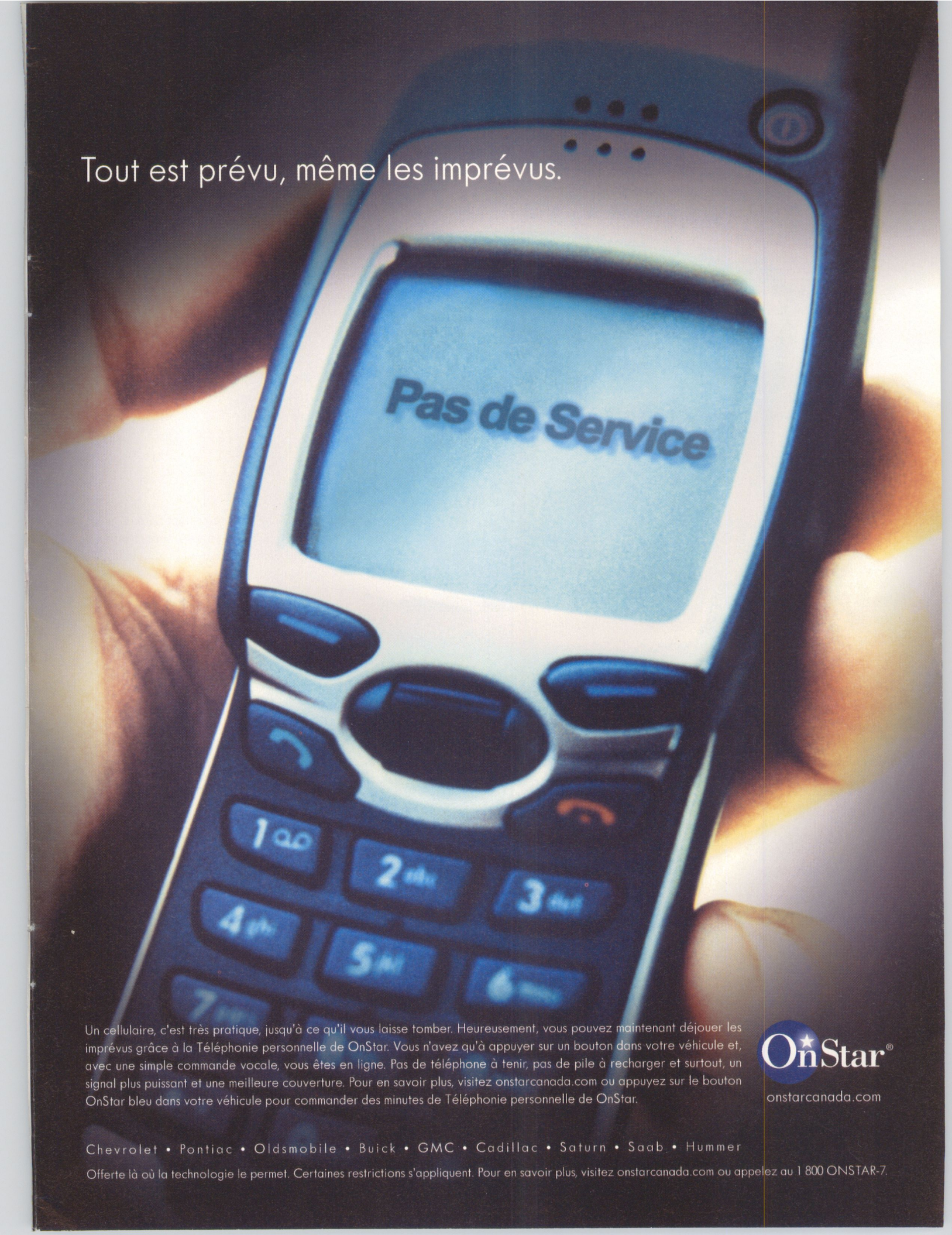
À première vue, l'asphalte semble plus avantageux parce qu'il est plus rapide à mettre en place: on peut le poser la nuit sans nuire au trafic le jour; il est moins coûteux, plus silencieux et offre une variété de texture adaptée à la circulation et aux conditions d'utilisation, donc plus rugueux, plus sûr sous la pluie et la neige. Il se fragilise toutefois plus rapidement à moins d'utiliser des mélanges plus sophistiqués sur de plus fortes épaisseurs.

LE MEILLEUR DES DEUX MONDES?

On nous affirme que les meilleurs revêtements sont ceux qui sont faits de béton et recouverts d'une mince couche d'asphalte. Mais pourquoi n'applique-t-on pas cette recette? Du côté des ingénieurs, les avis sont partagés; de plus, on dit le lobby du béton, puissant. Pourquoi donc n'est-il pas possible de mettre en commun le savoir-faire des deux grands lobbies au lieu de les laisser tirer la couverture chacun de leur côté... Nous n'en serions que mieux servis. AP

Des chiffres... En comparaison

	Québec	Ontario	New York	France
Longueur (km)	30 000	24 000	35 000	35 000
Population (millions)	7,2	10	20	58
Précipitation moyenne annuelle (mm)	1 000	850	750	800
Durée de gel (jour/an)	147 à 218	100 à 200	10 à 100	0 à 90
Profondeur de gel (m)	1,2 à 3	1 à 2,6	- de 1,4	0 à 0,5
Charge max. Essieu simple (tonnes)	10	10	9	13



Un cellulaire, c'est très pratique, jusqu'à ce qu'il vous laisse tomber. Heureusement, vous pouvez maintenant déjouer les imprévus grâce à la Téléphonie personnelle de OnStar. Vous n'avez qu'à appuyer sur un bouton dans votre véhicule et, avec une simple commande vocale, vous êtes en ligne. Pas de téléphone à tenir, pas de pile à recharger et surtout, un signal plus puissant et une meilleure couverture. Pour en savoir plus, visitez onstarcanada.com ou appuyez sur le bouton OnStar bleu dans votre véhicule pour commander des minutes de Téléphonie personnelle de OnStar.

OnStar®

onstarcanada.com

Chevrolet • Pontiac • Oldsmobile • Buick • GMC • Cadillac • Saturn • Saab • Hummer

Offerte là où la technologie le permet. Certaines restrictions s'appliquent. Pour en savoir plus, visitez onstarcanada.com ou appelez au 1 800 ONSTAR-7.

Harley-Davidson en 2003 :

Le lancement de la gamme 2003 du géant américain Harley-Davidson, tenu à la mi-juillet dernier à Milwaukee, a coïncidé avec le coup d'envoi des festivités entourant le 100e anniversaire de la célèbre compagnie, fondée en 1903. Préparé et annoncé depuis plusieurs années déjà, cet anniversaire se veut essentiellement LA grande nouvelle en 2003, chez Harley-Davidson.

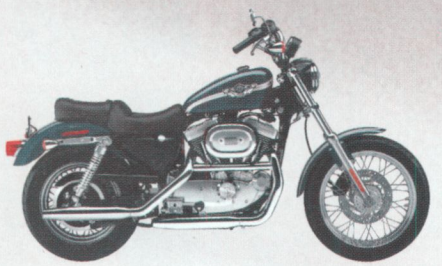
En effet, pour le nouveau millésime, aucune nouveauté proprement dite n'est annoncée. Chacun des modèles offerts en 2002 est plutôt de retour dans une version commémorant de manière plus ou moins marquée, mais toujours présente, ce fameux siècle d'existence.

Entre autres, c'est par des coloris particuliers, par divers emblèmes à l'effigie du 100e anniversaire apposés sur les réservoirs, ou encore par des gravures ornant divers couvercles de moteur, que les modèles 2003 se voient donner la précieuse identification. Le qualificatif « précieuse » est d'ailleurs tout à fait à propos, dans ce cas, puisque la demande pour cette année-modèle est telle que Harley-Davidson continuera de produire des modèles 2003 jusqu'en septembre de la même année, soit deux mois de plus que d'ordinaire. Il semblerait en effet que nombre de propriétaires actuels, et même futurs, aient patiemment attendu la cuvée 2003 pour acquérir une nouvelle Harley-Davidson.

Ceux qui attendaient de grosses nouveautés à l'occasion de ce millésime bien particulier pour Harley-Davidson, devront donc retenir leur souffle jusqu'à l'an prochain, 2003 s'annonçant uniquement comme une année fétiche, une année où rien ne doit voler la vedette à cet anniversaire tant attendu.

Ceci dit, quelques modifications d'ordre mineur ont quand même été apportées ici et là à la gamme.

le 100e anniversaire en grandes pompes



◄ SPORTSTER XLH 1200

La famille Sportster reste essentiellement inchangée pour 2003, exception faite de nouveaux miroirs et d'une identification 100e anniversaire, ainsi que d'un système d'échappement chromé pour le modèle 1200 Sport. Élaboré autour d'une mécanique Evolution de 883 ou de 1200 cc, le concept Sportster remonte à 1957, et sa refonte ne saurait tarder. La rumeur voudrait d'ailleurs que le modèle remplaçant soit passablement avancé, mais que son arrivée sur le marché ne se concrétise qu'en 2004, une fois les festivités du 100e terminées.

DYNA FXDXT ►

La famille Dyna, parmi laquelle on compte les variantes Super Glide, Low Rider, Super Glide Sport, Wide Glide et Super Glide T-Sport, toutes offertes en version 100e anniversaire, est elle aussi très peu altérée en 2003. On note bien de nouveaux miroirs partout, des repose-pieds repositionnés pour la Wide Glide, un système d'échappement chromé pour la Super Glide Sport et une mécanique finie en noir et chrome pour la T-Sport, mais pour ce qui est de la mécanique, c'est le statu quo.

◄ SOFTAIL FXSTS

Des traitements de couleur spéciaux et l'identification 100e anniversaire sont à la base des modifications apportées à la très populaire famille Softail en 2003. La plateforme autour de laquelle sont construites l'illustre Fat Boy et la célèbre Heritage Softail Classic bénéficie toutefois d'un pneu arrière plus large de 150 millimètres pour tous ses membres sauf l'Heritage Softail Springer, qui bénéficie plutôt d'un nouveau pneu arrière de 140 millimètres, et de la Deuce, qui roulait déjà sur un 160 millimètres.

ELECTRA GLIDE FLHT ►

La famille de tourisme, qui a reçu plusieurs améliorations au châssis et à l'injection en 2002, se retrouve pratiquement intacte en 2003, exception faite, bien entendu, de coloris et d'identifications commémorant le siècle d'existence de Harley-Davidson. On notera tout de même l'arrivée d'une chaîne audio à lecteur de CD plutôt que de cassettes ainsi que la disponibilité, pour la première fois, de l'injection de carburant sur l'Electra Glide Standard, la monture de tourisme au bas de la gamme.

◄ V-ROD VRSCA

Le seul changement porté à la V-Rod, qui est actuellement l'unique modèle de la famille VRSC refroidie par liquide lancée en 2002, est l'arrivée d'une option de coloris. En plus de la livrée originale de couleur aluminium anodisé, on offrira, en 2003, une version commémorative argent et noir. Notons que la V-Rod sera munie en équipement d'origine d'un système de sécurité. AP

R1200CL

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Motocyclettes

Roulez le jour, la nuit, le jour…

La **BMW R1200CL** incarne l'évolution du cruiser classique. Combinant un moteur Boxer BMW avec le confort et la stabilité d'un cruiser de luxe, la R1200CL offre un comportement souple et énergique qu'apprécieront tous les vrais passionnés de moto. Après en avoir fait l'expérience, vous voudrez que la sensation dure encore, et encore.

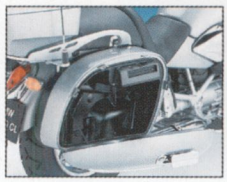
Monette Sport
251, boul. des Laurentides
Laval (QC)
(450) 668-6466

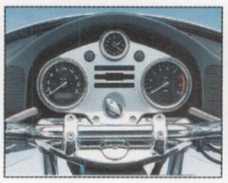
Moto Internationale
6695, rue Saint-Jacques
Montréal (QC)
(514) 483-6686

Moto Vanier
176, boul. Hamel
Québec (QC)
(418) 527-6907

©BMW Canada Inc. « BMW » et le logo BMW sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc.

BMW R1200CL





Extravagance de voyage

Par Bertrand Gahel

L'entrée dans le monde du chrome et du cuir frangé, celui des ultra-populaires montures de style custom, ne se fit pas sans accroc pour BMW. En effet, lorsqu'elle fut lancée en 1997, la R1200C fut reçue par la puriste clientèle du manufacturier bavarois comme s'il s'agissait d'un enfant illégitime : on la renia tout bonnement. L'extravagante R1200C ne s'adressait toutefois pas à la clientèle habituelle de BMW, mais plutôt aux nombreux, très nombreux amateurs de cruisers. À l'aube de sa septième année de production, la R1200C figure d'ailleurs toujours parmi les motos les plus vendues de BMW.

Fortement basée sur la cruiser originale, la nouvelle R1200CL (L pour Luxury) est la seconde incursion du constructeur allemand dans cette catégorie. Afin de s'accaparer cette fois une part du créneau des montures de tourisme de luxe à saveur custom, BMW a exactement repris la stratégie utilisée avec la R1200C : la ligne est très particulière, pour ne pas dire excentrique, et le degré de technologie est généralement supérieur à ce qu'offre actuellement le reste de la catégorie.

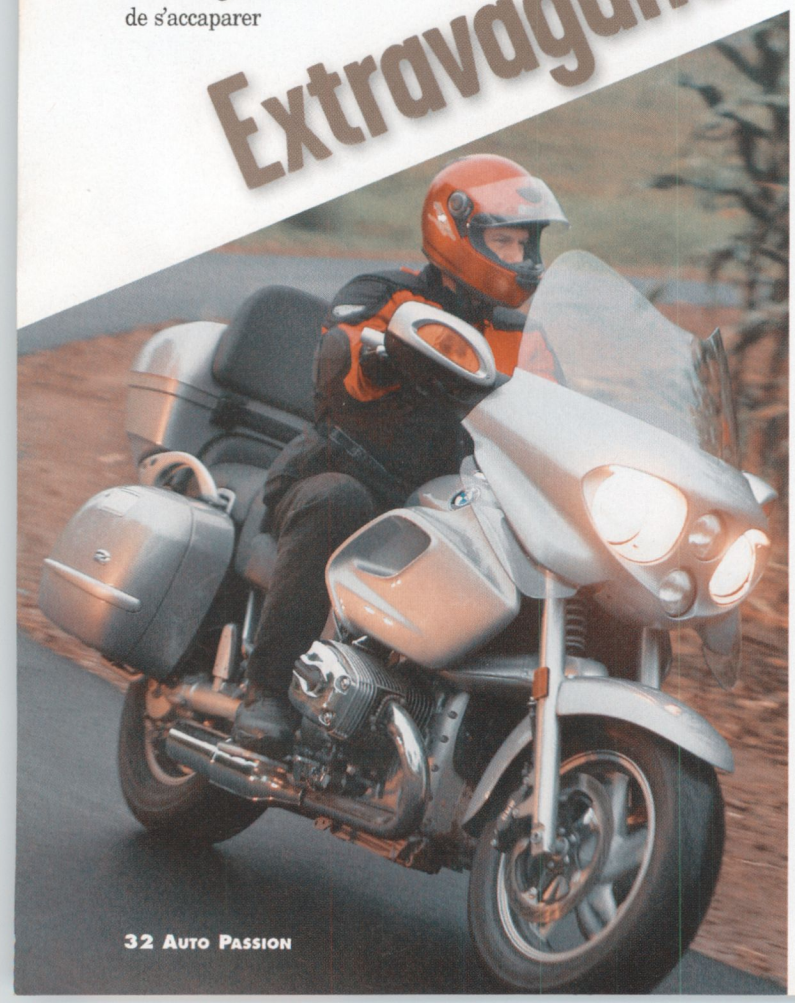
Fidèle à son habitude, c'est dans un environnement d'opulence et de luxe outranciers que BMW invita la presse d'Amérique du Nord à venir prendre contact avec sa nouvelle custom de luxe, vers la fin du mois d'août dernier. Le Domaine Biltmore, qui s'étale sur plusieurs milliers d'acres de terrain aussi magnifique que vallonné de la Georgie, aux États-Unis, et au centre duquel est érigé un authentique château du 19e siècle, hébergea notre groupe de journalistes, dont certains montrèrent de sévères signes de dépaysement.

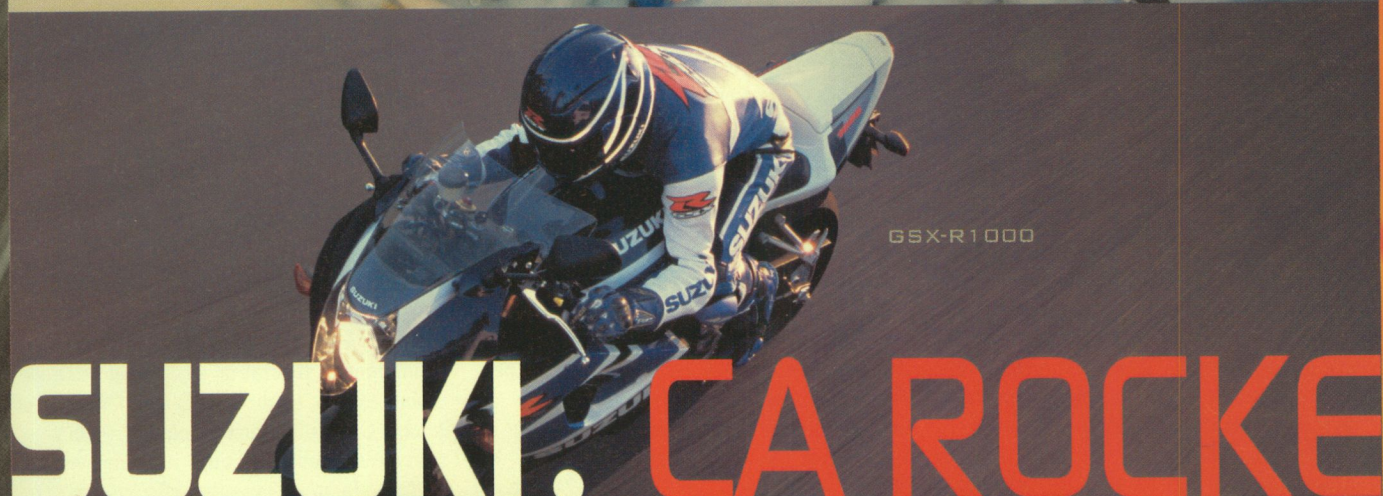
Si elle se montre quelque peu maladroite à basse vitesse, la BMW R1200CL reprend nettement du poil de la bête une fois que les espaces deviennent plus ouverts et que les vitesses grimpent. La portion du Blue Ridge Parkway que nous avons empruntée était parsemée de longs virages rapides. Cette route, dont la réputation n'est plus à faire, est caractérisée par ses points de vue magnifiques et son tracé sinueux. En bon état, mais étroite, elle a permis à la R1200CL de mettre en évidence la solidité et la stabilité de sa partie cycle ainsi que la précision et la neutralité de sa direction, des qualités essentielles pour apprécier un tel environnement. Les bonnes vitesses qui furent régulièrement maintenues durant cette portion ont également permis de mettre en évidence les qualités aérodynamiques du carénage de fourche et de l'étrange pare-brise : en bref, la forme en M de ce dernier semble tout simplement une solution intelligente de plus en matière de gestion d'air à être présentée par BMW.

Bien que la R1200CL n'éprouve aucune difficulté à maintenir un rythme tout à fait illégal, et ce, sur de longues distances et en tout confort, il faut faire preuve d'un peu de patience pour y arriver. En effet, malgré l'ajout d'un sixième rapport à la boîte de vitesses qui, soit dit en passant, est améliorée de façon significative par rapport à celle de la R1200C, les accélérations permises par les 61 chevaux annoncés de la CL sont au mieux timides, pour ne pas dire frigides. Au moins, bien qu'elles soient toujours présentes, les vibrations du bicylindre Boxer ne deviennent pas dérangeantes, même à haut régime. Comme monture de tourisme, la R1200CL se débrouille bien. La position de conduite demande une certaine adaptation puisqu'elle semble placer les pieds plus haut qu'on le souhaiterait et que le guidon semble, lui aussi, placer les mains assez haut. Mais ces impressions finissent par se diluer au fil des kilomètres, et la garde au sol étonnamment généreuse permise par la hauteur des repose-pieds est d'autant plus appréciée qu'elle permet de maintenir un bon rythme sur une route sinueuse, sans frottement constant.

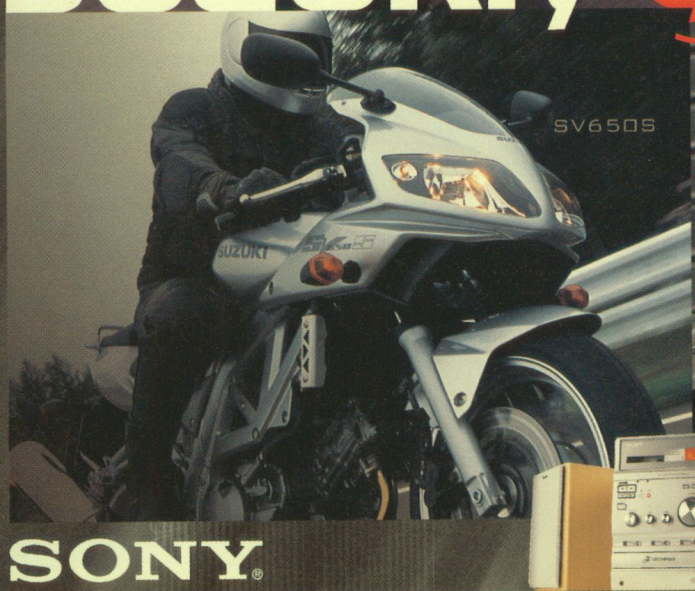
La selle est généreusement garnie et dimensionnée et dispose en plus d'un dosseret moulé dans sa partie arrière. Les poignées chauffantes et le régulateur de vitesse, des équipements installés de série, agrémentent l'expérience au besoin, tandis que, pour un supplément, une radio/lecteur de CD au son de qualité moyenne égayera encore davantage les longues distances.

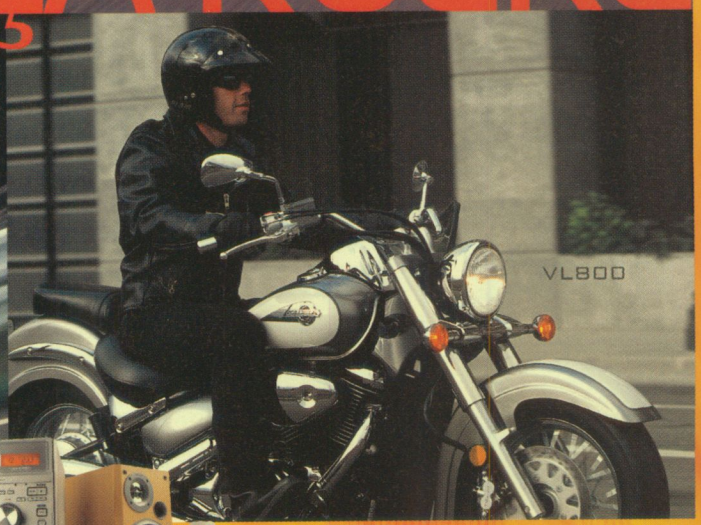
Sans véritablement faire évoluer la race, la R1200CL apporte tout de même à la table d'intéressantes innovations au niveau de l'aérodynamisme, un côté sécuritaire accru par la présence de l'ABS Integral, un châssis solide et stable, et une capacité certaine à cumuler les kilomètres. Quant à la modestie de ses performances, le fait que BMW la justifie par une appartenance à la catégorie custom est non seulement une excuse un peu mince, mais aussi passablement injuste envers la R1200CL : il s'agit en réalité d'une routière en bonne et due forme, et non d'une « simple custom ». AP





SUZUKI, ÇA ROCKE





SONY

www.suzuki.ca

Que ce soit une monocylindre, une V-Twin ou une quatre cylindres en ligne, le son d'une Suzuki est une agréable musique. Et maintenant pour un temps limité, ce son se fait encore plus harmonieux. Du 1er octobre 2002 au 30 avril 2003, achetez et prenez livraison d'une moto routière neuve Suzuki de 249 cc ou plus et obtenez gratuitement un système Hi-Fi Sony CMT Micro. Cette chaîne Sony de grande qualité offre un son généreux dans un ensemble compact. Elle comprend un lecteur à 3 DC, un double lecteur à cassettes et deux haut-parleurs de 35 watts. Sony vous emportera encore après votre randonnée.

OU PROFITEZ D'UN TAUX DE SEULEMENT

6.9% ***ALLANT JUSQU'À 48 MOIS****

OU

0$ COMPTANT D'INTÉRÊT EN PAIEMENTS

jusqu'au 1er juillet 2003 sur les modèles Suzuki sélectionnés

SUZUKI SÉCURITÉ PLUS

Acti Vente SUZUKI

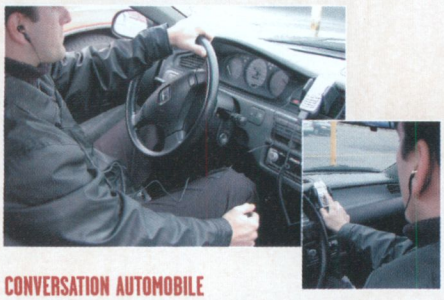
SUZUKI

Laissez-vous emporter!

*Offre Sony Micro Hi-Fi : S'applique sur toutes les motocyclettes de route Suzuki neuves non enregistrées de 249 cc et plus, achetées et livrées au consommateur au détail entre le 1er octobre 2002 et le 30 avril 2003. Offre de durée limitée. La chaîne Hi-Fi Sony CMT Micro est d'une valeur au détail de 499,99$. Cette offre ne peut être jumelée à une autre offre. **Offre de financement à 0 % : Sans acompte ni paiement jusqu'au 1er juillet 2003, sans intérêt jusqu'au 1er juillet 2003, disponible auprès des prêteurs autorisés Suzuki Fast Buy sur toutes les motocyclettes de route Suzuki de 249 cc et plus, achetées et livrées entre le 1er octobre 2002 et le 30 avril 2003 au consommateur au détail, sur approbation de crédit seulement. Après le report de paiement jusqu'au 1er juillet 2003, un taux d'intérêt de 9,54 % est exigé pour un terme maximal de 60 mois. Exemple : 11 000,00 $ financé à 0 % jusqu'au 1er juillet 2003, la mensualité est de 0 $, le coût d'emprunt jusqu'au 1er juillet 2003 est de 0$ et le solde dû après le 1er juillet 2003 est de 11 000,00 $. Après le 1er juillet 2003, le montant de 11 000,00 $ financé sur 60 mois à 9,54 % : la mensualité est de [267,03 $], le coût d'emprunt est de 3 142,90 $ pour une obligation totale de [16 021,80 $]. Cette offre ne peut être jumelée à aucune autre offre. Le transport, la préparation, les taxes, l'immatriculation, l'assurance, l'enregistrement et les frais administratifs sont en sus. ***Offre de financement à 6,9 % : Le taux d'intérêt de 6,9 % est disponible pour un montant minimal de 5 000,00 $ pour un terme maximal de 48 mois auprès des prêteurs autorisés Suzuki Fast Buy sur toutes les motocyclettes de route Suzuki de 249 cc et plus, achetées et livrées entre le 1er octobre 2002 et le 30 avril 2003 au consommateur au détail, sur approbation de crédit seulement. La mensualité et le coût d'emprunt varieront selon le montant emprunté et le comptant/échange offert. Exemple : Un montant de 11 000,00 $ sans comptant financé à 6,9 % sur 48 mois, la mensualité sera de [306,78 $], le coût d'emprunt est de [1 889,44 $] pour une obligation totale de [14 725,44 $]. Le transport, la préparation, les taxes, l'immatriculation, l'assurance, l'enregistrement et les frais administratifs sont en sus.Voyez votre détaillant Suzuki participant pour tous les détails.

Gâter ou se gâter...

Par Geneviève Pepin et Amyot Bachand

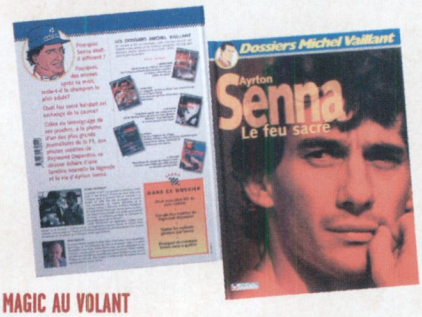


CONVERSATION AUTOMOBILE

Comme son nom l'indique, cet appareil mains-libres, de Samsung, vous permettra de conduire votre véhicule en toute sécurité, tout en conversant avec quelqu'un au téléphone. L'écouteur se glisse facilement dans l'oreille et tient bien en place. De plus, à proximité du micro, que vous pouvez fixer à votre chemise, vous trouverez un bouton qui vous permet de répondre si vous recevez un appel. Le sans-fil, l'objet indispensable par excellence, est un Samsung N370 : téléphone numérique Trimode, alerte par vibration, écran Indiglo bleu, messagerie texte bidirectionnelle, possibilité de téléchargement de sonneries et écran de veille, composition vocale, horloge géante sur l'écran, etc. Bref, vous trouverez sur ce sans-fil une flopée d'options ! Pour ne pas abîmer cette nouveauté technologique, un support universel permet de la fixer à une grille d'aération ou au tableau de bord. Le support s'adapte à tous les modèles de téléphone. L'ensemble cellulaire du parfait conducteur se détaille à 39,95 $ pour le mains-libres, à 29,95 $ pour le support universel et à 299,99 $ pour l'appareil.
Espace Bell, Terrebonne; Tél.: (450) 964-7985

LA MAGIE D'UN LEVIER DE VITESSES

Ces leviers de vitesses sont de petites merveilles pour toute personne qui travaille dans un bureau ! Le premier sert de presse-papiers, tandis que le second fait office de support à vêtements. Fini les impers qui traînent sur une chaise, fini les papiers qui s'envolent au vent. Ces idées-cadeaux se vendent chacune 45 $, taxes incluses.
Miniforme, Laval; Tél.: (450) 688-0148



MAGIC AU VOLANT

« Ayrton Senna, le feu sacré ». Vous connaissez les dossiers Michel Vaillant ? Mi-reportage, mi-bande dessinée, ce dernier-né de la série vous rappelle la vie et les grands moments de « Magic ». Pourquoi Senna était-il différent ? Pourquoi et comment nous a-t-il quitté ? Raymond Depardon, grand journaliste de F1 et proche de Senna nous raconte en témoignages, en photos inédites et en bandes dessinées conçues par Jean Graton la vie de ce fabuleux pilote.
Graton éditeur. Prix : 19,95 $
Site Internet. www.michelvaillant.com
Librairie Raffin, Laval; Tél.: (450) 682-0636

PASSION SUR ROUES

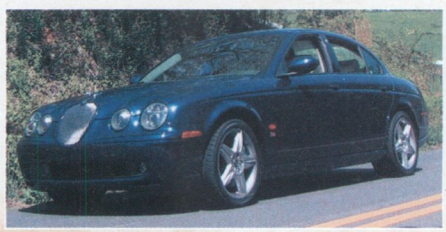
« L'Encyclopédie illustrée de l'automobile ». Une belle brique bien illustrée et à jour, par David Burgens Worse et Lance Cole. Aux Éditions EDDL. Prix : 54,95 $. Et pour les amateurs de motos « L'Encyclopédie illustrée de la moto », par Erwin Tragatsch et Kevin Ash. Aux Éditions EDDL. Prix : 54,95 $.
Librairie Raffin, Laval; Tél.: (450) 682-0636

EN PISTE !

Le jeu Project Gotham Racing, de Microsoft, vous propose plus de 200 circuits différents, situés dans quatre des plus belles villes du monde. Vous vous éclaterez au volant d'une des 25 voitures sélectionnées : que ce soit une Porsche Boxster S, une Ferrari 355 F1, une Aston Martin Vanquish ou encore une Corvette Z06, l'adrénaline sera au rendez-vous ! Vos habiletés de conduite et votre goût du risque seront jugés sur des critères bien précis. Le prix de détail du jeu est de 49,99 $, tandis que la console XBox coûte 199,99 $.

LA RÉFÉRENCE EN AUTOMOBILE

Évidemment, il s'agit de « L'Annuel de l'automobile 2003 », coédité par Benoit Charette et Michel Crépault. Dans ce manuel, vous y trouverez, pour chacun des véhicules vendus au Canada, une évaluation effectuée par l'un de nos neuf chroniqueurs et collègues de travail. Ce sont plus de 250 essais de voitures et de camions légers auxquels nous avons greffé une cote de fiabilité et une liste des rappels. Cette année, nous parlons de pneus et nous avons ajouté la liste de prix des véhicules d'occasion, de quoi vous permettre d'évaluer votre propre véhicule. En vente dans les bonnes librairies et les grandes surfaces, vous pouvez également le commander au groupe Auto Journal pour la somme de 25 $ et les frais postaux.



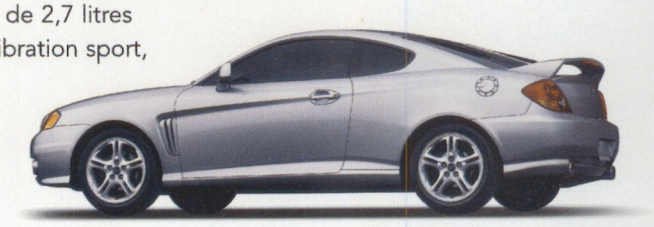
UNE JAG POUR TROIS JOURS ?

La compagnie de location d'autos Hertz dispose d'un parc de véhicules de luxe pour le commun des mortels qui ne peut pas s'offrir ce type de véhicule tous les jours. Pour vous payer du bon temps ou pour épater la galerie, offrez-vous une Jaguar Type S. Les réservations sont fortement recommandées puisque les véhicules sortent souvent de la cour. On vous offre des rabais si vous êtes membre du CAA (15 %) ou d'Aéroplan (10 %). Le prix régulier fluctue selon la saison.
Hertz, Aéroport de Dorval; Tél.: (514) 636-9530
Hertz, Centrale de réservations
Tél.: (800) 263-0678 AP

ÉPOUSTOUFLANTE SUR TOUTE LA LIGNE. ET DANS LES COURBES!

Voici la nouvelle TIBURON 2003 V6 de Hyundai. Le coupé sport le plus remarquable de l'année.

La Tiburon 2003 fait des vagues dans le marché des coupés sport avec ses lignes aérodynamiques à fendre l'air, sa puissance, son agilité, et surtout, son prix abordable. Les amateurs de sensations fortes seront comblés encore davantage avec la Tiburon GT offrant de série un fougueux moteur V6 de 2,7 litres à double arbre à cames en tête de 24 soupapes, une suspension à calibration sport, des roues de 17 pouces en alliage d'aluminium avec pneus radiaux Michelin® de haute performance, des freins antiblocage ABS à disque aux quatre roues, deux coussins gonflables, un aileron arrière à appui aérodynamique et, en option, une transmission manuelle à six rapports et l'antipatinage. Elle est tout simplement époustouflante!



Tiburon GT

HYUNDAI

www.hyundaicanada.com

DES VOITURES GARANTIES POUR LONGTEMPS : Garantie de 5 ans/100 000 km sur le groupe motopropulseur • Assistance routière 24 heures de 3 ans/kilométrage illimité, comprenant livraison d'essence, changement de roue en cas de crevaison, déverrouillage, remorquage et autres services. Un simple appel sans frais suffit.

« Bestes Auto der Welt.* »

Auto Motor und Sport, Allemagne, 2001.

La meilleure voiture au monde, rien de moins. C'est que la Série 5 de BMW est toute une voiture. Les journalistes automobiles du monde entier ne tarissent pas d'éloges pour décrire ses caractéristiques de performance et de luxe.
« La voiture intermédiaire de luxe la plus convoitée par les chroniqueurs. » Edmunds.com, 2002.
« La 5 mérite une note parfaite de 10. » Car and Driver, 2001.
« Un véritable jet privé. » The Toronto Star, 2001.
Notre Série 5 inspire bien des épithètes.
En toute modestie, avouons qu'elle les mérite amplement.

BMW Série 5
525i/iT
530i
540i/iT
M5

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Le plaisir de conduire.℠

© BMW Canada Inc. « BMW », le logo BMW et « Le plaisir de conduire » sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc. *Lors d'un sondage mené en octobre 2001, les lecteurs de Auto Motor und Sport ont nommé et choisi pas moins de quatre modèles BMW, y compris la BMW Série 5, parmi les « meilleures voitures au monde en 2001 ». La BMW Série 5 2002 a été déclarée grande gagnante dans la catégorie intermédiaire supérieure. La désignation « Bestes Auto der Welt* » reflète uniquement les opinions des lecteurs dans le cadre du sondage présenté et mené par Auto Motor und Sport, le plus important et plus ancien concours s'adressant aux lecteurs de magazines en Allemagne.